В. ИТИН Н. ЛАЗАРЕВ А. ТОМ

КАКОЙ ПУТЬ?

О ПРОЕКТЕ ВЕЛИКОГО СЕВЕРНОГО ПУТИ В СВЯЗИ С ВЫХОДОМ НА УРАЛ И СЕВЕРНЫМ МОРСКИМ ПУТЕМ

ЗАПСИБОТДЕЛЕНИЕ НОВОСИБИРСК

1931

Конструктор

ВЕРА КАСЬЯНЧУК

Уполсиблито № 78 от 6/III-1931 г.
ОГИЗ № 69. Новосибирск. Типография № 1. Зак. 1051. Тир. 2000.

ОТ ИЗДАТЕЛЬСТВА

„Какой путь?“ Западно-Сибирское Отделение ОГИЗа выпускает, как сборник статей, направленных против мало продуманных, слабо обоснованных, а подчас и авантюристических „проектов“ „Великого северного пути“.

Можно не соглашаться с некоторыми положениями, выдвигаемыми авторами сборника, можно считать часть этих положений дискуссионными, но должно разоблачать до конца авантюристические моменты в „деятельности“ отдельных представителей „Комиссии содействия сооружению Великого северного пути“.

Проблема социалистического развития производительных сил севера СССР является одной из актуальных проблем. Слабая еще изученность северных окраин, неблагоприятные климатические условия ни в какой мере не могут и не должны замедлять темпов постановки и разрешения вопросов, связанных с развитием производительных сил севера. Но в постановке и разрешении этих вопросов не должно быть и тени авантюризма, увлечения „экзотикой“, отвлечения внимания трудящихся СССР от насущнейших задач социалистической стройки. Практическое осуществление строительства 2-ой угольно-металлургической базы (Урал-Кузбасс) еще резче обязывает ставить вопросы о севере.

ВИВИАН ИТИН

ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ ПРОЕКТ И ЗАДАЧИ ДНЯ

ИДЕЯ КОНЦЕССИОНЕРА

«Целый ряд авторитетных организаций», — сообщает «Экономическая Жизнь» — научных (Академия наук, научно-исследовательские институты, ученые общества), общественных (ИТС и др.), советских (Дальневосточный исполком), междуведомственные совещания, специальные диспуты и отдельные весьма ответственные работники признавали и признают актуальность и необходимость Великого северного пути. Все чаще и решительнее раздаются голоса, что Великий северный путь это проблема сегодняшнего дня»[1].

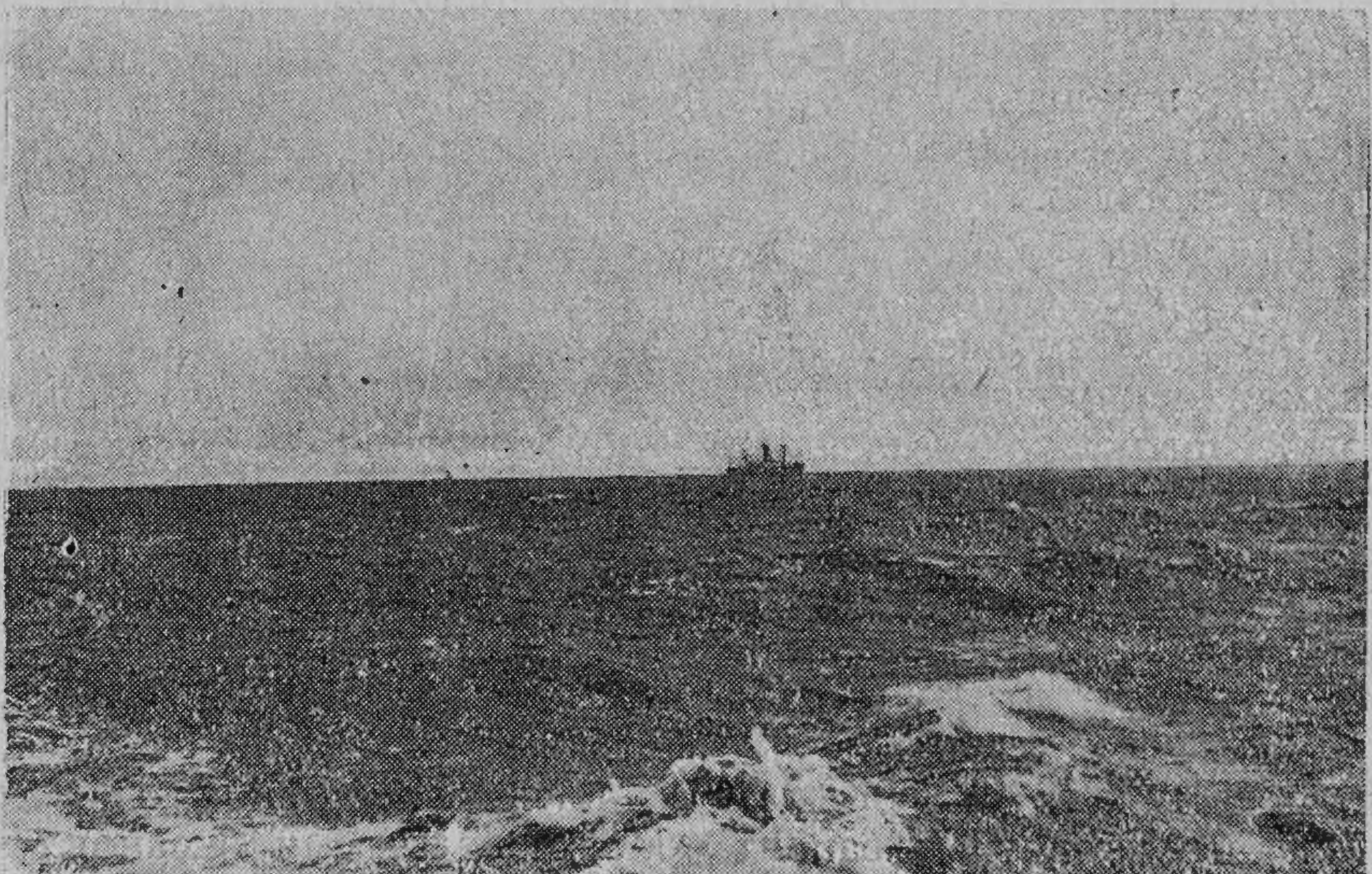
Эти «признания» до сих пор туманны и лишены конкретности как в отношении направления трассы, так и сроков постройки.

Вызывая смутное одобрение энтузиастов севера, проект «Великого северного пути», несомненно, вызывает не меньший энтузиазм всех тех, кто заинтересован в отвлечении внимания рабочего класса от неотложных задач дня, в срыве пятилетки. Опасность обусловливается совершенно некритическим отношением к вопросу нашей печати. Некоторые деятели «Комиссии содействия сооружению Великого северного пути» ведут свою пропаганду не столько лично, сколько путем забивания голов корреспондентов советских газет от ленинградской «Вечерней Красной газеты» до «Тихоокеанской звезды», увлекающихся большим только потому, что оно большое: «Магистраль трех океанов», «Магистраль пяти океанов», «Магистраль семи океанов» и т. д. Романтическое название: «Великий! Северный! Путь!» привлекает многие редакции и они называют этим именем

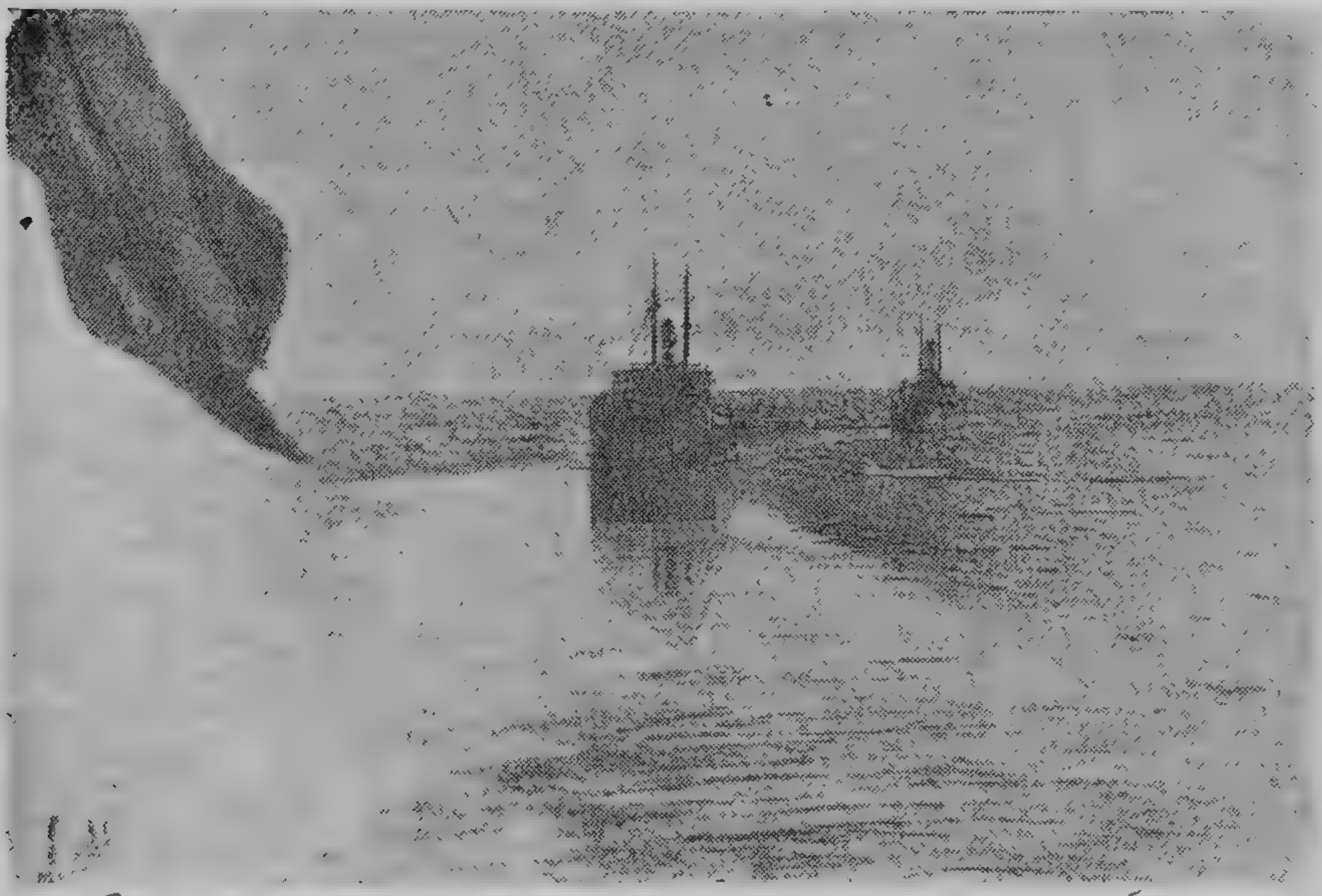
---

[1] **Статья напечатана в „Эк. Ж.“ — „в порядке обсуждения“. Вскоре после помещения указанной статьи. „Эк. Ж.“ напечатала статью т. Лазарева (уже не „в порядке обсуждения“), включенную в настоящий сборник.**

все, что вздумается, увеличивая и без того великую путаницу. «Ленский шахтер», например, дает устрашающий заголовок: «Госплан постановил немедленно приступить к строительству Великого северного пути. Идея Ильича воплощена в дело». На проверку же оказывается, что речь идет о проекте В. Сиб. Крайплана (Ключи—Киренск—Охотское море), первоочередное осуществление которого находится в полном противоречии с установками «Ком. содействия сооружению В. с. пути». Омская газета «Рабочий путь» также дала статейку, озаглавленную: «По мысли Ленина»: «Председатель Совета Народных Комиссаров Российской Социалистической Федеративной Советской Республики Владимир Ильич Ульянов-Ленин — повествует, выгоняя строчки, «наш ленинградский корреспондент»,—«4 февраля 1919 г. подписал постановление к сооружению Великого северного пути», т.-е., по словам корреспондента, одобрил сооружение жел.-д. магистрали от Мурманска, Москвы и Ленинграда через Котлас и нижнее течение Оби до Тихого океана. В. М. Воблый и др. в своих многочисленных выступлениях неизменно призывают имя Владимира Ильича. Поэто-



Корабли морских отрядов Карских экспедиций большую часть пути через Карское море идут без ледоколов, по совершенно открытому, свободному от льда морю.



Там, где встречаются ледяные перемычки, морские суда Карских экспедиций в полной безспасности идут по каналу чистой воды за ледоколом.

му, придется извлечь из архивов упомянутое постановление Совета Народных Комиссаров, которое, очевидно, не сочли нужным прочитать товарищи из «Рабочего пути», «Ленского шахтера» и др. газет. В «постановлении» говорится:

«Обсудив общие положения концессии на постройку Великого северного пути по проекту художника А. А. Борисова и норвежского гражданина Эдварда Ганневика (Обь — Котлас — Сорока, Котлас — Званка), Совет Народных Комиссаров постановляет:

1) Признать направление линии ж. д. и общий план постройки приемлемыми.

2) Признать предоставление концессии представителям иностранного капитала с принципиальной точки зрения допустимым во всех тех случаях, когда только таким путем может быть достигнуто развитие производительных сил.

3) Данную концессию признать желательной и осуществление ее практически необходимым.

4) Для ускорения окончательного практического разрешения данного вопроса предложить соискателям концессии представить доказательства основательности их ссылок на связи с союзническими и нейтральными предприятиями и

фирмами, способными финансировать дело, доставить необходимые материалы и оборудование и закончить постройку». (Изв. ВЦИК от 6/II. 1919 г., № 27(579).

Итак, СНК, следуя терминологии концессионеров, имеет в виду дорогу отнюдь не до Тихого океана. Дело идет о концессии, вследствие чего СНК не занимался вопросом о наилучшем направлении железных дорог, которое признается всего лишь «приемлемым». Надо вспомнить к тому же обстановку начала 1919 г. Часть территории, на которую простиралась концессия, была захвачена белыми. Постановление СНК, поэтому, имело большое политическое значение.

По концессии, в которой, непонятным образом, вместе с иностранным капиталистом, участвовал, в качестве соискателя, русский художник А. А. Борисов, концессионерам предоставлялась огромная площадь лесов для экспорта; однако, концессия не состоялась. Наконец, из самого согласия СНК на концессию нельзя делать каких-либо выводов о взглядах В. И. Ленина, кроме общих положений о важности освоения и развития производительных сил севера.

«Великий северный путь», таким образом, является не «идеей Ильича», а идеей концессионера, заинтересованного в экспорте северо-двинской древесины[1].

Когда надежда на осуществление концессии отпала, когда поэтому стало невозможным доказывать необходимость постройки дороги Обь — Котлас — Сорока выгодами экспорта, так как советские организации находили наиболее рациональным сплавлять лес в Архангельск, худ. Борисов начал защищать проект, главным образом, соображениями о тех благах, которые несет осуществление проекта для Сибири.

---

[1] Несколько месяцев назад В. М. Воблый. член „Комиссии содействия сооружению Великого северного пути", снова об'явил, воспользовавшись трибуной ленинградской „Вечерней Красной газеты": „В. И. Ленин указал, что сооружение Великого северного пути изменит всю мировую экономику в интересах мирового пролетариата, и постановлением Совнаркома от 4 февраля 1919 г. постройка Великого северного пути, как дела государственной и мировой важности, была признана необходимой".

Где, в каком томе полного собрания сочинений, находится это указание В. И. Ленина? Не имея возможности, в данный момент, получить соответствующей справки от Института Ленина, мы в праве пока заметить, что по Ленину „изменит всю мировую экономику в интересах мирового пролетариата" только мировая пролетарская революция. Очевидно, это не Владимир Ильич, а В. М. Воблый вещает насчет „революционной" роли проекта господина Ганневика и К-о. А журналисты „Вечерней Красной газеты", „Вечерней Москвы", „Рабочего пути", „Moscow News" и т. д. повторяют.

Первым выступлением на этом поприще была статья А. Борисова о Северном морском пути к устьям Оби и Енисея. Оперируя данными до ...1906 г., с исключительным апломбом и совершенно исключительным невежеством, А. Борисов заявил, что этот путь раз навсегда закрыт льдами: «Тратить деньги на специальные оборудования для «открытия» или «развития» морского пути через Карское море к устьям сибирских рек по экспорту и импорту товаров — дело гиблое»... «Теперь, когда мы имеем сравнительно хорошие карты и хорошо познакомились с Карским морем, мечтать (!) о Северном морском пути... стыдно» (!). В свое время в журнале «Сиб. Огни» А. А. Борисову был дан исчерпывающий ответ на всю эту художественную галиматью[1].

Остается прибавить, что количество морских судов, идущих в настоящее время в Обскую губу и в Енисей (50-60 грузовиков, от 3 до 6 тыс. тонн) определяется отнюдь не естественными свойствами Северного морского пути, а количеством экспорта. В 1930 г., например, через Карское море можно было бы провести не 50, а 150 и 500 пароходов, но даже из числа зафрахтованных иностранных судов 2 пришлось направить в Архангельск, вследствие недостатка экспорта на Енисее.

«Разделавшись» с Северным морским путем, А. Борисову пришлось «разделываться» с другими более близкими выходами из Сибири, мешавшими осуществлению его проекта.

«Если взять только одну северо-западную часть Великого северного пути», — писал А. Борисов, — «Сорока — Котлас, то и тогда она будет играть огромнейшую роль в экономической жизни СССР, т. к. приблизит Урал и всю Западную Сибирь к незамерзающему «Мурманскому порту на 700 км».

«Вся Западная Сибирь» и весь Урал в этом гениальном замечании представляются, очевидно, в виде математических точек. К сведению А. Борисова: большая часть Западной Сибири и Урала еще ближе к незамерзающему Новороссийскому порту; но болтовня об «огромнейшей роли» отдаленных незамерзающих портов для сибирского экспорта вообще комична: простая «арифметика» показывает, что сибирскому лесу и т. п. сибирским грузам лучше лежать несколько месяцев в ожидании навигации, нисколько не боясь «5% годовых», совершенно к тому же проблематиче-

[1] См. приложение № 1.

ских в условиях социалистического хозяйства, чем терять 50% и больше на перевозке к «незамерзающим портам».

Разбирая проект «Великого северного пути», в понимании А. Борисова, я отнюдь не снимаю вопроса о необходимости железнодорожного строительства на европейском севере СССР, в частности Котлас — Сорока; но это строительство должно проектироваться, прежде всего, на базе развития производительных сил европейского севера, а не Сибири. Такая постановка вопроса, однако, не удовлетворяет А. Борисова и, очевидно, всю «Комиссию содействия», потому что им необходимо доказать «мировое значение» дороги Котлас — Сорока и необходимость строить ее «немедленно, не теряя ни одного дня». Задачу развития производительных сил европейского севера Союза А. Борисов также понимает весьма своеобразно. Исходя из выгодного географического положения Котласа, он предлагает сосредоточить там буквально всю лесопромышленность, целлюлозные, бумажные фабрики и т. д. Сооружение советским государством бумажных фабрик в Балахне, на Сяси и Кондопоге он считает «огромными ошибками, которые всегда потянут из кармана государства». «Допущенные ошибки (т. е. сооружение бумажных фабрик в Балахне, на Сяси и Кондопоге. В. И.), надо, — по мнению Борисова, — во что бы то ни стало исправить... все машины этих предприятий надо перебросить на Северо-двинскую систему рек»[1].

Очевидно, эти «мероприятия» и явились бы в руках А. Борисова, компаньона господина Ганневика — «совладельца банковской семьи Ганневик в Лондоне и Америке», наиболее срочными. Что же касается строительства, то в этой области А. Борисову чуждо даже самое представление о большевистских темпах.

«При проектировании северного Великого пути после изучения длительного ряда лет (стиль автора сохраняю без изменений. В. И.), я пришел к выводу, что западная часть его должна быть осуществлена ранее всего». «Сразу выполнить (этот план) мы не сможем, но мы должны неуклонно к этому стремиться. Будем строить хотя бы по 10-15 км в год, сообразуясь с нашими средствами»[2].

Проектируемые А. Борисовым ж. д. (зап. часть «Велико-

---

[1] „Изв. ЦИК“ № 74 (3308)—1928 г. Впоследствии статья перепечатывалась А. Борисовым без изменений.

[2] В. М. Вобльй и А. А. Борисов — „Великий северный путь“, изд. Сев.-двинск. губплана, В. Устюг. 1929 г., стр. IX и 56 Остальные цитаты взяты оттуда же.



Иностранный лесовоз, с полным грузом сибирского леса, в Карском море.

го сев. пути») имеют общее протяжение около 4500 км, значит, при осуществлении этого «сибирского» проекта очередь до Сибири дойдет в лучшем случае через 90, а в худшем через 450 лет.

Итак, если основываться на документах, можно нарисовать следующую картину строительства «Великого северного пути», по проекту А. Борисова.

Прежде всего, долго ли, коротко ли, А. Борисов приступит к постройке жел. дорог: Котлас — Сорока, Котлас — Ленинград, Котлас — Москва. Одновременно он «во что бы то ни стало» демонтирует Балахну, Сясь и Кондопогу, так что больше не на чем станет печатать статьи о «магистрали семи океанов». Что касается главного из этих «океанов» — Сибири, то он оказал бы ей только одно благодеяние: немедленно закрыл Северный морской путь, а оборудование лесопильных заводов, графитовых рудников, флот Комсеверпути также, очевидно, перебросил на Двину... Однако, на вопрос суда, подсудимый мог бы с полным правом ответить: «Ведь это же и была наша программа, напечатанная Северо-двинским губпланом, поддержанная советскими журналистами и провозглашенная идеей Ильича».

Планам А. Борисова не стоило бы уделять много внима-

ния, если бы его взглядов не разделяла и не пропагандировала «Комиссия содействия сооружению Великого северного пути». По мнению В. М. Воблого: «Сдвинули с мертвой точки и дали успех делу «Известия ЦИК СССР и ВЦИК», т.-е. те статьи А. Борисова, которые здесь цитировались. Статьи эти были помещены, конечно, «в порядке обсуждения».

В последнее время сподвижники А. Борисова шагнули еще дальше в своем походе на средства пролетарского государства.

В газете «Экономическая жизнь» (14/I-31 г.) предлагается следующий план немедленных затрат по «Великому северному пути».

«Рациональный путь, которого надо придерживаться (в исследовательской работе. В. И.), путь, который оправдывает все предварительные затраты, заключается в следующем:

«По намеченной ориентировочной трассе Великого северного пути, а равно в районах, требующих особого освещения, создаются особые базы. Это — своеобразные гостиницы, снабженные перевозочными средствами, начиная от лошадей, оленей, где можно от автомобильного и тракторного транспорта, и кончая лодками и моторными катерами».



Река Енисей доступна по своим глубинам для больших морских судов на многие сотни километров от устья. На снимке: пароход „Ульмус" (6.000 тонн) на Енисее близ Устьпорта.

«Плотность баз диктуется расстоянием между ними, примерно, в 50 км. Их общее количество — около 175-225. Для обслуживания понадобится известный кадр пионеров — колонизаторов. Для проведения подобной работы понадобятся, конечно, большие предварительные затраты порядка 100-150 миллионов руб.».

Стоимость целого Турксиба, стоимость транс-уральского водного пути для кузбасского угля и сибирского хлеба проектируется затратить на постройку «гостиниц» в тайге! Комментарии, как говорится, излишни. Прибавим, что эти «гостиницы» отнюдь не будут похожи на современные здания.

— «Наш художественно-архитектурный отдел», — пишет В. М. Воблый, «вырабатывает художественные с местными историческими мотивами типы построек для каждой местности. Все это составит небывалый в мире художественный, архитектурный памятник почти при тех же расходах, которые создали бы обычную, оскорбительную казарменную нелепость».

Во главе этого отдела стоит архитектор Щусев, строитель Казанского вокзала в Москве, похожего на катафалк[1].

Таким образом становится вполне ясным, что в проекте «Великого северного пути» действительно весьма много «художеств».

ГРУЗ — НА ВОДУ

В «контрольных цифрах» на 1931 г., «в области транспорта и связи», говорится:

«1) Общий размер грузооборота жел. дорог в 1931 г. принять в размере 330 млн тонн. Грузооборот внутренних водных путей принять в размере 116 млн тонн.

2) Констатируя, что намечаемое в 1931 г. соотношение грузооборота на жел. дорогах и внутренних водных путях сообщения является лишь начальной стадией в

---

[1] „Казарменная нелепость", в понимании „художественного отдела" это, очевидно, конструктивный пролетарский стиль. „Исторические мотивы"—темы вроде: „Покорение атаманом Брюзгой остяков" и пр. Имена бр. Васнецовых, которыми „представлен художественный отдел", тому порукой. Группировка реакционных художников вокруг проекта „Великого северного пути" очевидно не случайна. У Б. Пильняка в его „Красной Волге" также провозглашается: „фронтами были .. Обь-Котлас". Герои Б Пильняка, как известно, не строят, а „строительствуют". Строительство для Пильняка декорация, а не цель. Поэтому—грандиозный „обход Карского моря" получил и у него художественную поддержку.

выполнении директивы правительства о передаче грузов на воду, поручить НКПС и соответствующим ведомствам принять дальнейшие решительные меры к укреплению этой передачи, а ВСНХ обеспечить безусловное исполнение задания по речному судостроению и оборудованию перегрузочных пунктов...

5) Обязать ВСНХ обеспечить в 1931 г. снабжение транспорта... самоходными судами 68 тыс. индикаторных сил».

Лозунг: «груз на воду» является одной из важнейших директив в области транспорта.

Вопреки всем «магистралям трех океанов», один из видных деятелей «Комиссии сод. сооруж. Великого сев. пути», тов. Талицких, в «Экономической жизни» (24/X-30), приводит следующую формулировку В. М. Воблого: «Великий северный путь не железная дорога, а это система путей сообщения — и жел. дорог и водных и воздушных, система, которая заполняет гигантский, последний оставшийся нетронутым океан суши».

Если отбросить всевозможные гигантские слова, то можно понять, что дело идет вообще об освоении севера. Социалистическое освоение севера, таящего в себе действительно великие возможности, нельзя не приветствовать.

Однако, эта задача настолько громадна, что без конкретного подхода постановка ее теряет всякий смысл. Надо, практически решить, что, когда, в какую очередь строить.

Н. А. Талицких посвящает свою статью, на первый взгляд, вопросам водного транспорта.

«Если речной транспорт подвергнуть концентрированной научно-технической обработке, если ему уделить столько же внимания, сколько уделяется железнодорожному, если учесть опыт Америки, где сейчас ставятся такие грандиозные проблемы, как океанский путь в систему Великих озер, где еще в первом десятилетии нашего столетия достигнуты такие тарифы, как менее 0,02 коп. тонна-километр, то все наше планирование пойдет другими путями».

«Чтобы понять, насколько это верно, достаточно привести основные преимущества водного транспорта: большая емкость орудий водных перевозок и снижение обслуживающего персонала; большая грузопод'емность (вес пловучей единицы не превышает 25-30 проц. ее грузопод'емности, тогда как вес вагона колеблется между 40-70 проц. грузопод'емности), большая, сравнительно, дешевизна постройки и, наконец, меньшая, примерно, в 6 раз, затрата энергии для передвижения грузов»...

«Перенапряженность ж. д. явилась следствием недопустимого, традиционно-культивируемого пренебрежения к водному транспорту»...

«Все мировые перевозки хлеба, леса, угля, руды, стройматериалов и т. п. в основном на дальние расстояния производятся водным путем»... «Что же касается климатического календаря, то годовые водные перевозки необходимо укладывать в его рамки. Если между какой-либо сырьевой и производственной базой имеется водная связь, то ее надо использовать на все 100 процентов».

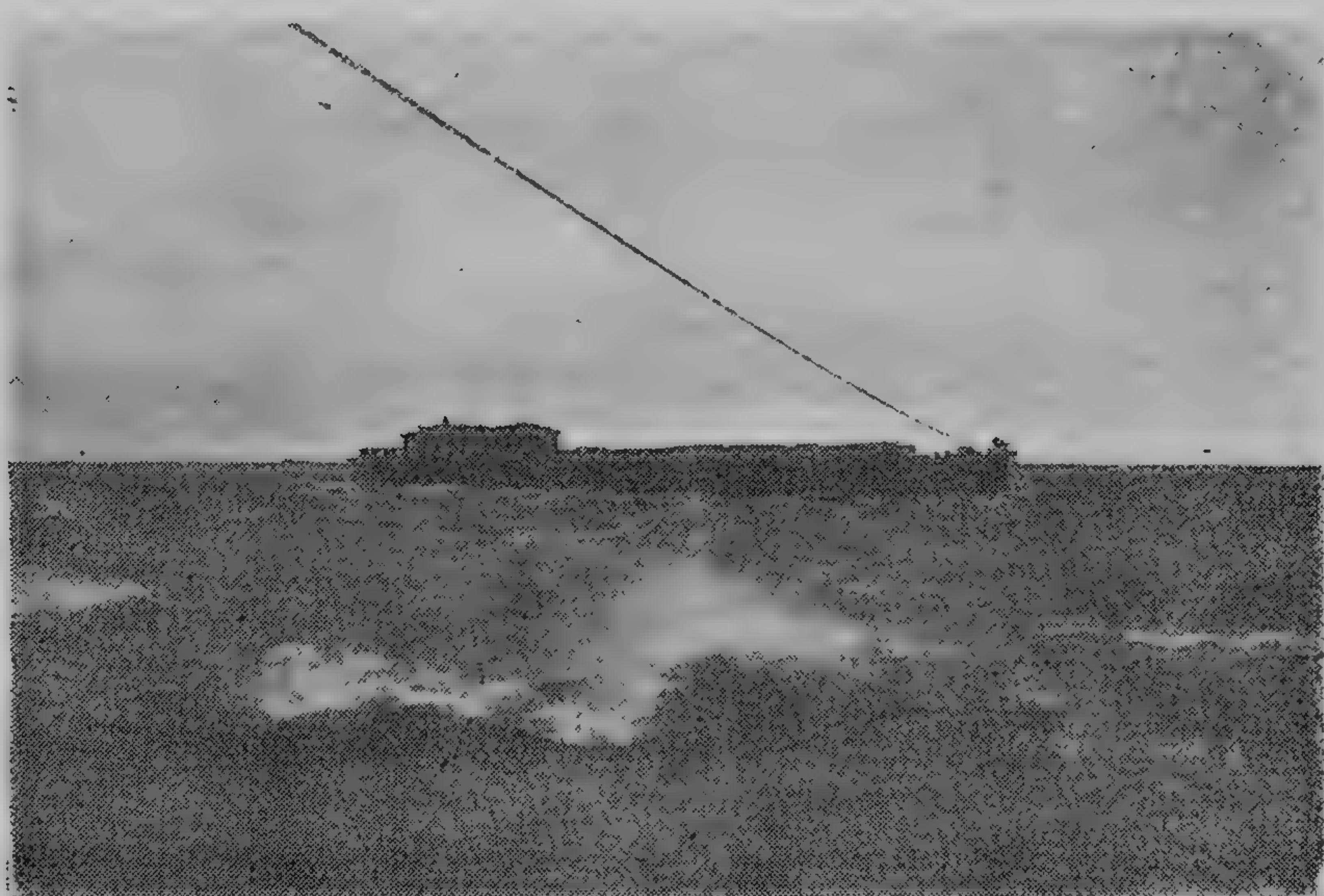
Железнодорожная трасса «Великого северного пути», по проекту т. Талицких, является соединением больших фарватеров великих сибирских рек и кратчайшей линией, соединяющей восток с центром. Эта линия, в восточной своей части, вызывает понятное одобрение дальне-восточных и якутских организаций, заставляющих их высказываться за «Великий северный путь» в целом. В основу проекта положен упор в Охотское море. Порты Охотского моря (Аян) свободны от льда 6 мес. в году. Это значит, что они около 8 мес. доступны для морских судов. Короткая линия Аян (или Эйкан)—Мая запроектирована давно, с целью дать выход Якутии к Охотскому или Ближнему, как там говорят, морю. Продолжаясь на запад, до Олекминска, дорога пересекает Якутскую республику в наиболее благоприятной для заселения полосе. «От Учура до Маи (370 км.), Алдан протекает по спрямленной широкой пойме. Общий оживленный ландшафт долины, с благоприятными условиями для сельскохозяйственной деятельности, представляет резкий контраст с угрюмой тайгой верхней части» (ССЭ). Здесь не только зреет пшеница, но и арбузы, дыни. Томмот, Незаметный и др. центры золотопромышленности Алдана примыкают к проектируемой дороге. К югу же от этой полосы находится холодная горная страна, остров вечной мерзлоты.

Из района Олекминска, продолжаясь по прямой линии на запад, дорога упирается в «Щеки» на Енисее, южнее устья Подкаменной Тунгуски. Здесь великая река, сдавленная Енисейским кряжем, суживается до 500 метров. Каждый, кто хоть раз видел это место Енисея, не мог не задуматься о величайших возможностях использования белого угля, открывающихся здесь.

В климатическом отношении район также достаточно надежен для заселения. В Ярцево Комсеверпуть развертывает зерносовхоз.

«К Енисею ж.-д. линией Турксиба уже тянется наш юг,— пишет Талицких, — с другой стороны, с севера, ширится проблема Карского моря с проектом устройства у порогов на Енисее морского порта с грандиозной силовой установкой и шлюзами, позволяющими осуществить и выше по течению совершенно исключительную в мире речную магистраль».

Казалось бы, что из сказнного можно сделать только один вывод: тов. Талицких, поборник водного транспорта, агитируя за приближение морского порта к сырьевым базам, является сторонником Северного морского пути. Однако, лишь только трасса, проектируемая Талицких, пересекает Енисей, она вдруг безнадежно заворачивает к северу, к Атлымскому на Оби, в Борисовские края, и автор меланхолично констатирует: «В западной части трассы Великого северного пути положена идея обхода Карского моря для сибирского экспорта». Значит, все «американские справки» были только дымовой завесой, за которой скрывается старая установка,



Река Обь, в противоположность Енисею, недоступна для глубокосидящих морских судов. Порт Оби („Новый порт") находится в Обской губе. Поэтому для Оби создан специальный полуморской флот. На снимке: рейдовая баржа Комсеверпути в Обской губе, в шторм.



Полуморской, Обь-Иртышский флот Комсеверпути: теплоход „Сибкрайкоо ВКП (б)“ (1500 инд. с.), лихтера и рейдовые баржи. Теплоход тянет вниз по Оби до 15.000 тонн и берет горючее на весь путь до „Нового порта“ и обратно до Омска.

выраженная А. Борисовым: «Правильный и верный путь для развития и благосостояния Сибири и вообще нашего Союза, путь негадательный, надежный — это путь только железных дорог и если водных, то отнюдь не в Карском море, а гораздо южнее, это путь каналов».

Что же это за море, которое надо «обходить»? Может быть действительно морской путь в Сибирь «дело гиблое»? Чтобы раз навсегда покончить с остатками допотопных домыслов, оставшихся в памяти у читателя и все еще имеющих хождение в пропаганде деятелей «Комиссии содействия сооружению Великого северного пути», приведу три последовательных заявления трех известных ученых, исследователей Арктики, высказанных после того 1906 г., позднее которого сведения маститого художника А. Борисова не простираются.

1) Известный полярный путешественник и гидрограф А. Вилькицкий заявил: «Когда мне пришлось давать свои показания в 1905 г. в особом совещании, состоявшемся по поводу посылки экспедиции министерства путей сообщения, то по требованиям личного опыта и результатов изучения вопроса о морском пути в Сибирь, я категорически высказался, что плавание к устьям Оби и Енисея не

представляет особых затруднений и при надлежащем руководстве не является сомнительным»... «Гудзонов залив в худших условиях, между тем там уже пароходство процветает».

Последнее замечание приобретает особое значение в свете последних известных нам фактов о полярной навигации в Канаде. Обладая более короткими, в сравнении с Сибирью, железнодорожными выходами к незамерзающим портам Тихого и Атлантического океанов, Канада нашла выгодным построить в последние годы железную дорогу к ледовитому Гудзонову морю (порт Черчилль) для вывоза своей пшеницы. Вопрос разрешен диаметрально противоположно установкам авторов «Великого северного пути»: вместо постройки железной дороги в «обход» полярного моря к незамерзающим портам, строится жел. дорога к ледовитому Гудзонову морю, с целью использования дешевого водного пути.

У нас же, где не железная дорога, а великие реки, равные десяткам сверхмагистралей, ведут к Карскому морю, все еще находятся люди, способные распространять «идеи» о необходимости «обхода» этого моря.

2) Фритьоф Нансен, накануне империалистической войны 1914 г., высказался еще определеннее, поставив вопрос об улучшении радио-службы и организации воздушной разведки в Карском море.

«В виду уже признанного громадного значения успешного развития морского судоходства между Европой и устьями Оби и Енисея для будущности необ'ятной Сибири, — писал Нансен в своей книге «В страну будущего», — можно считать жертвы, связанные с вышеупомянутыми мерами ради безопасности этого судоходства, вполне приемлемыми и незначительными по сравнению с результатами, которые они обещают».

Достаточно сравнить эти слова знаменитого ученого с дилетантскими высказываниями А. Борисова, граничащими с мракобесием (утверждение, что благодаря науке мы убедились в непроходимости Карского моря), чтобы раз навсегда выкинуть за борт весь его «художественный» проект.

3) Наконец, в 1930 г., Н. И. Евгенов, проведший в Карском море более 10 лет, начальник 5 карских экспедиций, автор первой «Лоции Карского моря», писал, подводя итоги.

«Советское правительство сразу обратило должное вни-

мание на Карскую проблему. Значительное расширение сети метеорологических станций, снабженных радио, работы Гидрографического управления по описи и изучению моря, совершавшиеся нередко в тяжелых условиях, первые маячные огни на пустынных берегах Ледовитого моря, настойчивая деятельность «Комсеверпути» — создателя современных карских экспедиций, наличие морской и воздушной ледовых разведок, привлечение мощных ледоколов для борьбы со льдами — вот фундамент, на основе которого стало возможным невиданное ранее расширение экспортно-импортных операций Северным морским путем».

«Теперь уже можно сказать, что при будущем расширении карских операций, несмотря на ряд возможных еще трудностей в случае неблагоприятных ледовых годов, путь через Карское море становится торной торговой дорогой вывоза громоздкого сибирского сырья на внешние рынки.

«Спадает завеса неизвестности с холодных берегов Карского моря, пропадает полярная романтика. Но грохот ле-



„Щеки" Енисея близ устья Подкаменной Тунгуски. Здесь воды Ангары и Енисея, разливающиеся выше по течению в ширину до 25 клм., суживаются высокими каменными берегами до 1/2 километра

бедок в создаваемых портах, завывание пароходных сирен в молочных туманах среди полярных льдов, многочисленные огни идущих один за другим судов, вспышки мигалок, треск радио — звучит мощной симфонией нового советского севера, растущей на нем социалистической стройки».

Северный морской путь перестал быть проблемой. Последние достижения и последние открытия в области полярной навигации доказывают, что при наличии вполне доступных мероприятий по оборудованию морского пути и ледовой разведки, к устьям Оби и Енисея можно провести любое количество морских судов, при чем срок навигации может быть расширен по крайней мере до трех месяцев. Истекший год, когда несколько зафрахтованных судов пришлось завернуть в Архангельск, вследствие недостатка экспорта на Енисее, показал, что главным препятствием для максимального использования естественного Северного морского пути являются отнюдь не льды Карского моря, а заброшенность и неисследованность всего нашего севера. Поэтому индустриализация севера (развитие речного транспорта, портостроение, создание мощного заводского центра на берегу Игарской протоки и т. д.) является первоочередной задачей, успешное разрешение которой, вызывая к жизни огромные природные ресурсы, ускорит темпы социалистического строительства для всего СССР.

В ряде событий, которые обеспечили в последние годы развитие Северного морского пути почти в геометрической прогрессии, крупнейшим является открытие и создание Игарского порта. Игарская (Самоедская) протока находится в 750 км. от устья, вверх по течению Енисея, т.-е. далеко в глуби материка. Протока представляет собой естественный, лучший в мире, речной порт, доступный по глубинам самым большим морским грузовикам. В ста км от порта лежат знаменитые Курейские графитовые рудники. Недалеко, по нижнему течению Нижней Тунгуски, найдены мощные залежи каменного угля и др. полезных ископаемых. Этим углем Сибирь будет снабжать весь европейский север СССР.

Северный морской путь нельзя рассматривать, как путь исключительно экспортный. Уже ставятся вопросы о вывозе хлеба и угля в Мурманск и Архангельск[1], о ввозе мурманских апатитов и цинковых руд Вайгача. Только недо-

[1] Первая советская Карская Экспедиция 1920 г. была организована исключительно с целью снабжения европейского севера РСФСР. Экспедиция доставила в Архангельск 10.301 тонну хлеба и др. грузов.

статок речного и морского флотов препятствует немедленному осуществлению этого обмена.

Игарский порт будет развиваться аналогично развитию Архангельска на европейском севере. Раньше сибирский лес приготовлялся для экспорта за тысячи км от морского порта. Бревно шло на лесопильный завод, доска поступала на берег, с берега на баржу, с баржи на борт морского парохода. Теперь плоты идут до Игарки сплавом, лес перерабатывается игарскими лесопильными заводами, пиломатериалы с биржи завода поступают прямо в трюмы морских пароходов. Сейчас в порту уже работает около 3000 чел. В 1931 г. намечено перебросить 15.000. Север уже индустриализируется. Он не представляет собой той «спящей красавицы», которую способны разбудить только принцы «Великого северного пути», с помощью железнодорожного жезла; но то, что сделано, далеко еще недостаточно.

Общественное внимание вокруг социалистического строительства на севере не мобилизовано или отвлечено в сторону. На карте пятилетнего плана, выставленной на одной из центральных площадей Москвы и распространенной в ряде изданий, фигурирует дорога Сорока — Котлас, которая не будет построена в первую пятилетку, и отсутствует Игарский порт с его четырьмя строющимися и уже действующими заводами, не говоря о консервных, графитовых и друг. крупных предприятиях Комсеверпути, Союззолота, Госторга и др. организаций.

Пятилетка Комсеверпути финансируется, безусловно, недостаточно. Уже сейчас намечается ряд прорывов, которые должны быть ликвидированы, которыми должна заняться наша печать. 500.000 тонн грузооборота Северным морским путем к концу пятилетки, 5.000.000 тонн, намечаемые генпланом, должны быть осуществлены.

В отвлечении внимания от больших задач, связанных с Северным морским путем, продолжают активно участвовать некоторые члены «Комиссии содействия сооружению Великого северного пути».

«Мы не можем допустить внедрения в массы мысли, что на Северном морском пути, только экспортной тропинке исключительно одного сырья, может быть построена экономика всей северной Сибири», — вещает В. М. Воблый, — «а тем более, что ежегодное осеннее (?) рискованное (?) паломничество (?) небольшой (?) флотилии судов, руководимых радиостанциями и поддерживаемых ледоколами, может заменить мировое начинание — Великий северный путь».

Далее В. М. Воблый уверяет, что «морской путь через Карское море... не только не об'единяет колоссальные части одного и того же государства, разделенного (?) барьером Урала, но до некоторой степени устанавливает между ними рознь, например, возможная конкуренция лесов европейского севера и Сибири и т. д.».

Каким образом вложение десятков, а в скором времени сотен миллионов золотых рублей, в валютный фонд социалистического строительства СССР, миллионов, получаемых от сибирского экспорта Северным морским путем, может вызвать «рознь»? Приведенный отрывок из выступлений В. М. Воблого представляет своего рода перл «профессорского» непонимания сущности социалистического строительства, вместо которого подсовывается частно-капиталистическое понятие «конкуренции».

Доводы В. М. Воблого вполне соответствуют доводам блаженной памяти тобольского воеводы князя Куракина, добившегося в свое время закрытия Северного морского пути и царского повеления торговать с Сибирью только через Двину и Печору.

К сожалению, эти профессорско-воеводские доводы широко повторяются нашей печатью.



Река Енисей и его притоки прорезают величайший в мире лес. На снимке: один из плесов Енисея между Красноярском и Енисейском.



Реки Сибири охватывают своими притоками всю территорию Северной Азии. Экспортный лес может быть доставлен дешевым сплавом к лесозаводам и полярным портам Сибири.

Северный морской путь называется не иначе, как «тропинкой» и «форточкой». В особенности отличается «Вечерняя Москва». С одной стороны, карские экспедиции изображаются этой газетой в самых героических тонах. Доблестные моряки, прущие сквозь невероятные льды, не сходят со страниц газеты.

Надо покончить с этой дохлой романтикой! Никакого геройства для путешествия с Карской экспедицией не требуется. Льды побеждены, вернее обойдены, не геройством, а наукой, техникой, социалистической организацией. Советские и иностранные моряки, ведущие торговые суда в Обскую Губу и Енисей, чувствуют себя в большей безопасности, чем в открытом океане. Скоро полярные моря станут доступны для туристов.

За последние годы в Карском море не было ни одной серьезной аварии, если не считать гибели двух зверобойных шхун, наткнувшихся на рифы у пустынных берегов Таймыра. Оба крушения никакого отношения к Карским торговым операциям и льдам Карского моря не имеют. Они свидетельствуют лишь о недостаточных темпах гидрографических работ в Карском море.

Фельетонист «Вечерней Москвы» Ал. Моров, пишет[1]: «Только на запад, через Карское море, раз в год открывается из Ледовитого океана форточка в мир. Значит, реки не дают ничего для освоения края, для возникновения в нем промышленности» (?!). Т. Равов, также упомянув «форточку», продолжает: «Лес, пушнина, рудоископаемые должны большую часть года лежать без движения и ждать кратковременной навигации».

Утверждать, что реки «ничего не дают», значит не только противоречить лозунгу: «Груз на воду», но и явно содействовать вредительским установкам в области водного транспорта. Ставить же в один ряд лес и пушнину по меньшей мере безграмотно. К сведению Т. Равова: пушнина никогда не шла за границу Северным морским путем. Пушнина вообще никогда не «лежит» и не нуждается, особенно, в путях сообщения. Она идет на рынок на самолетах, гужом, на спине человека. Лес же лежал и будет лежать в ожидании навигации. Красноярский экспортный лес, например, и при наличии жел. дороги всегда шел и будет итти через Карское море, а не через Мурманск.

Навигация в Карском море коротка. Это, конечно, неблагоприятное условие; но реки, впадающие в Карское море, представляют собой не «форточку», а величайшие в СССР транспортные «ворота». Открытия этих ворот на три месяца вполне достаточно, чтобы выкинуть на внешний рынок и отчасти в северо-европейскую часть Союза все, что могут дать для них бассейны этих рек.

Полярная навигация, большое грузовое судоходство в полярных морях являются одним из наиболее ярких, наиболее блестящих завоеваний последних лет. В Карском море это завоевание достигнуто путем плановой социалистической организации, приведшей, в союзе с наукой, к окончательной победе. Северный морской путь открыт. Этот путь, с гораздо большим правом, чем всякий другой, может быть назван великим, потому что, кроме океана, в его систему входят «30.000 км судоходных и 28.000 км сплавных рек».

Развитие Северного морского пути упирается, прежде всего, в недостаток флота, речного и морского. У этого флота должны быть сильные машины и крепкие скулы.

Северный флот, а не северная железнодорожная магистраль, является задачей первой пятилетки.

---

[1] Выдержка взята из „Тихоокеанской звезды“, перепечатавшей фельетон.

ВЫХОД НА УРАЛ

Инженер Креслов, начальник Сибводстроя, призванного разрешить проблему водного транспорта между Кузбассом и Уралом, начал свое сообщение со справки, что к оборудованию этого водного пути следовало бы приступить три года назад.

— Планировка водного транспорта была вредительской планировкой, — заявил тов. Креслов. — В прошлом году правительственное задание по водному транспорту было выполнено на... 3%!

В числе многочисленных средств, служащих для сооружения дымовой завесы вокруг проекта «обхода Карского моря», одним из наиболее дымных является утверждение сторонников «Великого северного пути», что именно этот путь разрешает вопрос смешанного, железнодорожно-речного, транспорта кузбасского угля на Урал. Достаточно взглянуть на карту, чтобы убедиться в противном. Линия Атлым (213 км ниже устья Иртыша) — Котлас пересекает Урал в северной его части, далеко не только от Магнитной, но и от горы Благодати, в той части Урала, где по имеющимся данным найдены пока что не железные руды, а как раз тот же каменный уголь. Лес соединяется с лесом, уголь с углем. Кто же будет строить такую линию?

Если исходить из принципа использования пути для угля только вниз по течению, следовало бы остановиться на проекте железной дороги: устье Иртыша — Надеждинский завод. Такая линия будет построена, но не она является задачей дня. Поднять уголь вверх по тихим плесам выгоднее, чем везти по железной дороге.

Сибводстрой ставит задачей осуществить сплошной водный путь: Кузбасс — Урал и затем соединить Иртыш с Камой каналом. Канал приобретет большое значение для Сибири тем, что по нему реки Сибири смогут получать флот с европейских верфей Союза.

Основные участки водного пути на Урал — Обь и Иртыш до Тобольска — представляют собой естественные «сверхмагистрали», многоводные во всякое время навигации, равной 6 месяцам. Пропускная способность этих рек неограниченна. Другое дело Томь, пересекающая Кузбасс, и притоки Иртыша, охватывающие Урал. Эти реки нуждаются в шлюзовании. Сибводстрой предполагает закончить оборудование всего пути в три года.

Выход на Урал для сибирского угля является первооче-



Устье Иртыша.

редной, важнейшей задачей. Тов. Эйхе в своем последнем выступлении в «Правде» говорил, что к концу пятилетки Урал потребует 17 млн тонн угля. Из них Караганда сможет дать, по словам т. Эйхе, 2-3 миллиона. Принимая во внимание остальные грузы, получим, на подходах к Новосибирску, 20-25 млн тонн к 1933 г. «Размеры предположенного грузооборота, — констатируют авторитетные источники, — являются наивысшими не только в Союзе, но и за его пределами».

Для того, чтобы справиться с таким невиданным грузопотоком, НКПС намечает ряд мероприятий, в том числе автоблокировку и электрификацию всего пути от Кузбасса до Урала. Однако, полностью эти мероприятия смогут быть осуществлены, по мнению авторов, к середине второй пятилетки. Особенно тяжелое положение может создаться на железнодорожных узлах, требующих громадного строительства, до сих пор не имеющего даже проектов. При этом надо помнить, что чисто железнодорожное решение Урало-кузбасской проблемы будет создавать постоянный перевес в пользу Караганды, лежащей вдвое ближе к Магнитогорску, чем Кузбасс. Аргументировать за Кузбасс тем, что в Кузбассе 400 миллиардов тонн угля, а в Караганде — 8-10 нельзя: 10 и 400 миллиардов одинаково неисчерпаемы в

течение десятков лет. Таким образом, для обеспечения развития Кузбасса, водный путь на Урал приобретает не только подсобное значение. Лозунг «груз на воду» должен быть осуществлен прежде всего на реках Сибири, бедной железнодорожными путями.

Вокруг этого важнейшего вопроса, у самой колыбели «Сибводстроя», уже началась «вечная ведомственная война» речников и железнодорожников. Ведомственная узость и ведомственные распри должны быть беспощадно искоренены.

— Зачем, — говорят, — новый водный путь, когда горняки на лето уходят в деревню и добыча угля в Сибири падает?

Если так было в аграрной Сибири, то так не будет в Сибири аграрно-индустриальной. Летняя добыча, при создании водного выхода для угля, не будет падать. Кроме того, водой будут перебрасываться зимние запасы, накапливаемые в расчете на водный путь.

По подсчетам инж. Креслова, тонна угля, доставленная



Река Томь у Кемерово и Щегловска. Подвесная дорога даст возможность механизировать погрузку судов, отправляющихся на Урал с Кемеровским коксом.

смешанным, водно-железнодорожным, путем в Магнитогорск обойдется дешевле на 37 коп. той же тонны, доставленной прямым железнодорожным сообщением. Подсчет сделан на основании существующих тарифов, гораздо более высоких, чем те американские тарифы, о которых сообщает т. Талицких. Если мы догоним в этом отношении Америку всего лишь на 50%, то стоимость переброски тонны кокса от Кемерово до Тобольска (около 2500 км), будет равна 1 рублю!

Надо осуществить смешанную водно-железнодорожную переброску угля и кокса на Урал уже в навигацию текущего года, использовав мало загруженную ветку на Томск, где начинается большой фарватер Томи. Этот уголь весной можно подать в Тюмень, что уже было достигнуто в 1916 г., а в межень — к Тобольску, выгрузив уголь на левый берег Иртыша. К этому пункту должна подойти дорога Тавда — Тобольск, длиной немного более 150 км. Эта дорога, включенная в пятилетку, совершенно необходимая для г. Тобольска, значительного северного центра, необходимая для переброски Карского импорта на Урал, в свете разрешения водного пути из Кузбасса приобретает первоочередное значение.

Ее необходимо построить летом 1931 г.

СЕВЕРНАЯ МАГИСТРАЛЬ

Короткая ж.-д. линия Тавда — левый берег Иртыша, против Тобольска, интересна и в разрезе тех вопросов, которые поставлены проектом Великого северного пути. С проведением линии Тавда — Тобольск (при условии столь же короткого спрямления пути: Туринск — Алапаевск) получится сплошная широтная магистраль от Ленинграда до Иртыша, с выходами и на Москву и на Котлас. Таким образом задача соединения большого фарватера Оби (Иртыша) с Ленинградом, Москвой, Котласом достигается постройкой не 4500, а 150 км рельсового пути.

Тобольск станет в ближайшем будущем крайней восточной станцией *Северной магистрали*. Сибирский генплан ставит вопрос о продолжении этой магистрали на восток.

Если исходить из принятого Госпланом положения о необходимости железнодорожного выхода к Охотскому морю, то и следует наметить продолжение северной магистра-

ли через Тобольск, придерживаясь дуги большого круга и дренированных берегов Демьянки, Васьюгана, Тыма, Сыма, через «Щеки» Енисея, к восточной части Ленской дороги, которая должна быть выстроена раньше указанного продолжения Северной магистрали. Этот путь длиной всего около 3000 км (без Ленской дороги), не представляет собой ничего «великого» для Советского союза. Он будет построен, после того, как заработают наши металлургические гиганты. Этот путь соединит действительно кратчайшей линией Охотское побережье и Якутскую АССР с центром, соединит большие фарватеры Иртыша, Оби, Енисея и Лены, даст новые выходы к портам Дальнего Востока.

Проект, выраженный в сибирском генплане, намечая продолжение Северной магистрали, привязывает ее к Томску и Енисейску, т.-е. ведет широтную магистраль по ломаной линии. «Направление (Северной магистрали) отчасти предопределено начавшейся уже постройкой в первом пятилетии участка Томск — Енисейск», — говорится в «Материалах к генеральному плану». — «Помимо того, обширный район Васьюганья (между Иртышем и Обью) наибольшую ценность в с.-х. отношении представляет именно в южной своей части». Вместе с тем, тот же генплан считает необходимой железную дорогу Татарск — Тым, которая и прорежет южную часть Васьюганья. Правильнее поэтому проектировать линию Татарск — Тым, как соединительную между двумя широтными магистралями, и так же рассматривать дорогу Томск — Енисей. Направление последней наиболее спорно и должно быть решено в связи с проектом Северной магистрали. Если геологическая разведка и экономические изыскания докажут необходимость использования гигантской энергии Енисея в «Щеках», близ устья Подкаменной Тунгуски, то надо строить Томск — Ярцево и Ачинск — Енисейск (см. карту); если исследования дадут отрицательный результат, то, возможно, Енисейский кряж лучше обойти с юга, несколько севернее Енисейска, где проектируется затон.

Окончательное направление и очередность Северной магистрали должны быть, разумеется, доказаны исследованиями, а «не предопределены» линейкой и картой; но это строительство немыслимо без главного условия развития производительных сил севера — речного транспорта. Создавая трансуральский водный путь, ставя вопрос о соединении Оби с Енисеем, мы уже создаем сплошной Северный водный путь от океана до океана, с незначительными желез-



Единственная схема „Великсго Северного пути“, помещенная в десятках газет и журналов.

нодорожными перемычками: Ангара — Лена, Мая — Охотское море. Огромный комплекс транспортных вопросов возникает в Северной Азии. Эти вопросы должны быть решены по принципу планового взаимодействия, а не конкуренции. Северная магистраль не явится «обходом» Карского моря, но, напротив, станет могучим стимулом для развития Северного морского пути. Она заселит север. Она приблизит к морским портам Карского моря экспортные базы. Она даст возможность, в дальнейшем, соединить Игарский порт, по примеру Архангельска, железной дорогой (пересекающей золотоносные площади, угли Тунгусского каменноугольного бассейна, Курейский графит), не превышающей по длине линию Архангельск — Вологда...

ОКЕАНСКИЕ МЕЧТАТЕЛИ

Можно было бы прибавить к списку намечающегося строительства еще несколько линий; но решать задачи, выходящие за пределы генплана, основываясь на современных темпах развития железнодорожной сети, бесполезно: вовсе ведь не исключена возможность открытия или изобретения, которое начнет снимать железные дороги с лица земли.

Из дорог к северу от Великого сибирского пути в первую очередь надо построить несколько линий, соединяющих большие фарватеры рек с железнодорожной сетью СССР и с открытым морем. Великий Сибирский путь был построен без всякого учета этих фарватеров. Нормирую-

щие перекаты лежат у самого Омска и Красноярска. Задачей дня (к северу от В. сиб. пути) являются: Тавда — Тобольск, Татарск — Тым, Томск (или Ачинск) — Енисей (из-за волокиты с этой короткой линией Railway и Комсеверпуть каждую осень калечат свой флот на трудных каменистых подступах к Красноярску), Тайшет (или Ключи) — Лена, Мая — Эйкан, Хабаровск — Советская гавань. Большинство этих линий включено в пятилетку, необходимость их никем не отрицается, но они... не строются. «Комиссия содействия» могла бы принести большую пользу делу освоения севера, если бы занялась пропагандой строительства хотя бы некоторых из этих путей; однако, газеты и журналы продолжают заполняться проектами «магистрали трех океанов».

В «Жизни Сибири» (№ 9-10, 1930 г.) тов. И. Серебряков поместил статью: «Океанский жел.-дор. путь и схема жел.-дор. строительства на севере Сибири», в которой излагается, по словам автора, «19-й вариант Великого северного пути». В одном из предыдущих номеров того же журнала т. Серебряков поместил статью, в которой высказался за постройку дороги Тайшет — Аян, проект которой, в несколько измененном виде, был предложен Вост.-сиб. Крайпланом и, судя по сообщениям печати, принят Госпланом. Эта статья была помещена «Жизнью Сибири» — «в порядке обсуждения». Статья же об «Океанском пути» напечатана без каких-либо редакционных примечаний.

«В Москве в ряде правительственных учреждений, — пишет И. Серебряков, — обсуждается ж.-д. проблема, имеющая решающее значение как для эксплоатации богатств Северной части европейской части Союза, так и, главным образом, для пробуждения и эксплоатации естественных богатств Сибирского севера — о постройке Великого северного пути, а мы его называем Океанским, т.-е. ж.-д. магистрали, связывающей три океана.

Пока разговоры эти не вышли из области дискуссии о направлении будущего пути, но надо сказать, проект изо-дня в день будет принимать все более реальные формы и время его осуществления не так уж в отдаленном будущем».

Исходя из того, что «страна советов догонит и перегонит ж.-д. строительство Америки, т.-е. период наивысших показателей 1880-1900 г., когда за данный отрезок времени Америкой построено 161 тысяча км сети, что большая половина всех строящихся ж.-д. линий падает на азиатскую часть СССР», т. Серебряков добросовестно заполняет «пу-

стыню бездорожья» рельсовыми путями. Здесь проектируется и «океанская» дорога: Ленинград — Котлас — Кондинское — Туруханск — Вилюйск — Якутск — Аян, и Якутск— Чукотское побережье — Камчатка, и Томск — Енисейск — Туринская культбаза — Хатангский залив и т. д. и т. д., всего протяжением в 45000 км (Остается, для удобства, предварительно сдвинуть весь Старый свет на десять градусов к югу, как говорится в стихах, и все будет замечательно).

Водного транспорта для т. Серебрякова не существует. В полном соответствии с А. А. Борисовым признается только сплав.

«Уместно сказать, — пишет И. Серебряков, — что перед Великим северным путем будет стоять задача рационализировать работу флота на сибирских реках... Если будет проложена северная ж.-д. магистраль, то лес, перевозимый теперь флотом, пойдет сплавом вниз по течению и на перевалочных станциях поступит на Северную магистраль. Произойдет естественная рационализация и упорядочение перевозок».

Такая же «рационализация» производится и с рыбными промыслами.

«В силу бездорожья, дальности побережья Северного моря, нехватки и неприспособленности существующего флота — рыбные промысла в Сибири пока в зачатке».

Казалось бы из этого положения один вывод: надо строить флот; но т. Серебряков продолжает: «Океанская железная дорога даст мощный толчок развитию рыбных и — по всему побережью Северного моря — зверобойных промыслов».

«Томск-енисейская в дальнейшем своем направлении должна пройти от культбазы на север до Хатангского залива. Назначение этой части линии будет исключительно освоение севера и развитие рыбных и зверобойных промыслов на побережьи моря Лаптевых. Протяжением она будет около 1.100 км»...

Еще проще решается проблема северного скотоводства, земледелия, заселения. «Первобытный пастух со своими стадами менял пастбища, перегоняя их (?) с одного места на другое. Плановое хозяйство, имея ж.-д. пути, может перебрасывать скот для выпаса на значительно большие пространства».

Приведенных выдержек из головокружительной статьи т. Серебрякова вполне достаточно. Они ясно показывают,

что ученик превзошел своих учителей, что у буржуазных экономистов из «комиссии содействия», мечтающих о мирном врастании СССР в капитализм[1], находятся союзники «слева» и что заразная бацилла прожектерства распространяется с быстротой эпидемии.

Если исходить из классического американского примера, то, прежде всего, надо обратить внимание на следующее решающее обстоятельство: построив свою огромную сеть, Америка не построила почти ни одной железной дороги в тех областях континента, которые в климатическом отношении подобны приполярной Азии[2]. В последние годы Канада построила на севере только одну значительную линию, идущую к Гудзонову морю, о значении которой, в связи с проектом «Великого северного пути», говорилось выше.

Далее: лозунг «догнать и перегнать» отнюдь не означает, что мы обязаны «догнать и перегнать» все и всяческие капиталистические ц и ф р ы. Если в Нью-Иорке строятся стоэтажные дома, то это не значит, что мы будем строить тысячеэтажные. Так понимать лозунг «догнать и перегнать» значит позорно о п о ш л я т ь э т о т л о з у н г.

В книге «Выход к морю» я писал: — «Великий северный путь» до сих пор велик, главным образом, великой путаницей, внесенной в ленинскую идею освоения севера некоторыми северными дилетантами. Весь смысл проекта сводился к обходу Карского моря. Отсюда варианты: Котлас — Енисейск, т.-е. дорога из леса в лес, вдоль течения Оби. Все это, надо считать, ушло в анекдотическую историю. «Великий северный путь», в современном понимании, есть проект сочетания и взаимодействия водных и железнодорожных путей севера. Это — комбинат Северного морского пути, северных рек, соединенных каналами, и Северной магистрали».

Такое понимание было бы наиболее правильным.

Дело, конечно, не в словах, однако, лучше отказаться от этого названия, имеющего совсем другие исторические корни. Авторитетные комиссии и учреждения, разобрав 18 различных проектов «Великого северного пути», не выска-

---

[1] См. ст. т. Лазарева.

[2] Канада построила к 1902 г. 30377 км железных дорог. Из них севернее 60 была построена только короткая (около 300 км) линия от океана к реке Юкон, в золотоносном районе Аляски. (См. Э. Деккерт—„Северная Америка“).

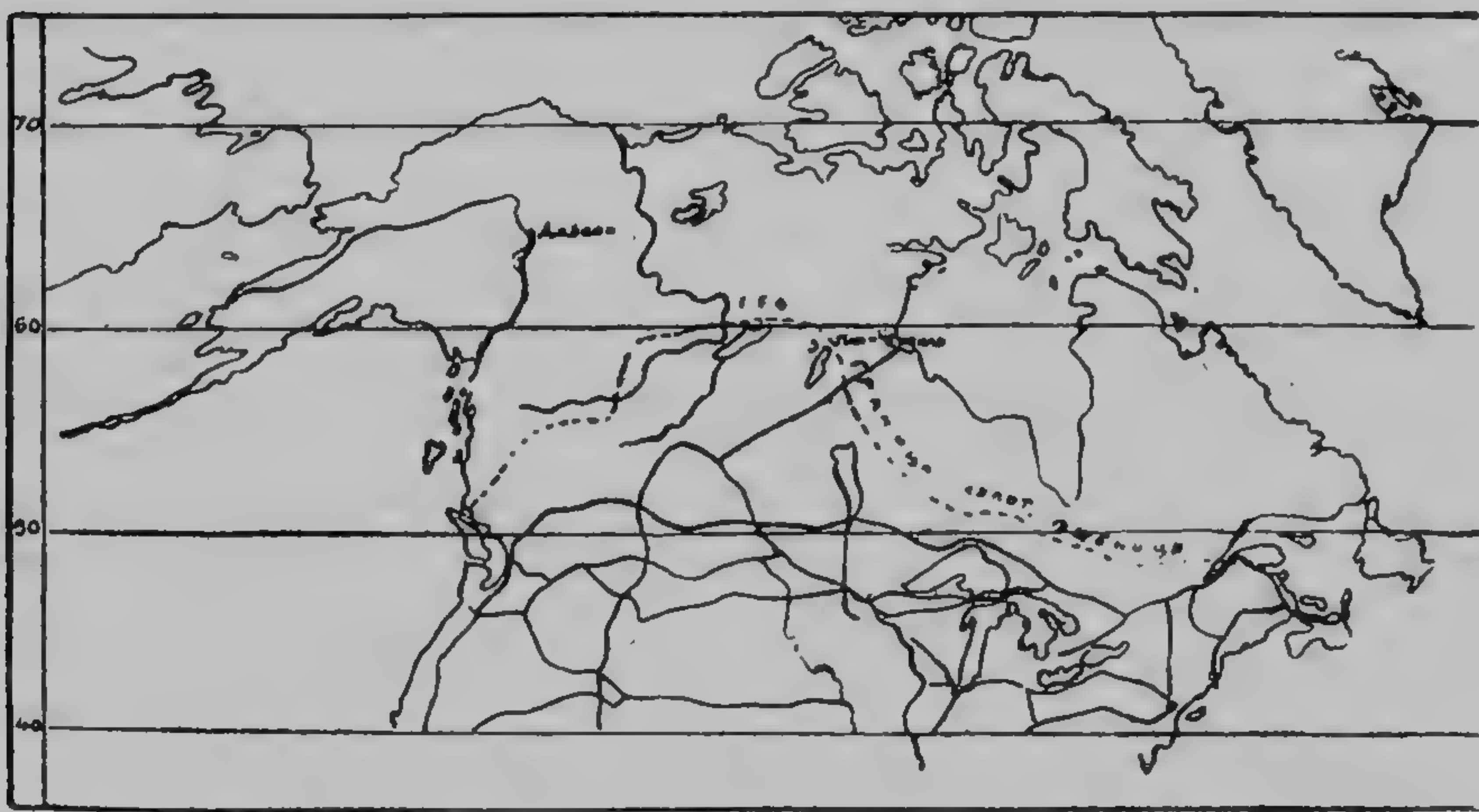
зались ни за один из них. Этих проектов никто не знает. (Если не принимать в расчет «19-го варианта» т. Серебрякова). Мы знаем только тот, западная часть которого, б. концессия «Великий северный путь», предлагает самый длинный и самый неудачный железнодорожный выход для сибирского экспорта. В восточной же половине «Великий северный путь» целиком совпадает с частью Ленской железной дороги и намеченным здесь продолжением Северной магистрали. Именно этот проект десятки раз был повторен в нашей печати, в статьях, схемах и картах.

Изготовление и распространение схем и карт является, повидимому, главнейшей деятельностью «Комиссии содействия». «Красная нива» (№ 3, 1931 г.) живописует ее занятия в следующем, бесподобном, очерке. — —

«Погруженные в чертежи и карты люди напряженно продумывают, измеряют, возводят новые штришки на картах и чертежах. Тишину нарушают лишь машинистки, непрерывно выстукивающие докладные записки в Совнарком, СТО, Госплан, НКПС, Академию наук и прочие учреждения... Все говорит о широком размахе творческой мысли. Стены комнаты, словно обоями, покрыты картами СССР, Сибири и далекого севера... Срочно прорабатываются разнообразные варианты приобщения севера с его сказочными богатствами к хозяйственному организму СССР. Эти люди неустанно изрезают Урал, Сибирь, север вдоль и поперек, ища кратчайшие и выгоднейшие пути и выходы к океану для разрешения важнейших проблем мирового экспорта».

Все это можно было бы счесть за ядовитейшую сатиру, если бы восторженность и добрые намерения автора не вызывали ни малейшего сомнения. «Великий северный путь» изобретен именно таким, кабинетным способом; но «всесоюзный масштаб», «всесоюзное транспортное кольцо» и пр. приемы, с целью угодить «всем краям», привели к тому, что Чухлома и Хабаровск сочли себя одинаково польщенными. Проект завоевал страницы провинциальной печати.

Нет реальной технической идеи, которая была бы не по плечу Советскому союзу; но мы пойдем на новое строительство, как бы грандиозно оно ни было, только тогда, когда убедимся, что только таким путем наилучшим образом разрешается вопрос развития производительных сил на данный период времени. Великий северный путь, как «всесторонняя программа освоения и мирного экономического и культурного завоевания севера» (В. М. Воблый) — не существует, так как такой программы, в разрезе задач социа-



Карта путей сообщения Северной Америки

листического строительства, у авторов проекта нет и быть не может. «Великий северный путь», если попробовать найти в нем научное специфическое отличие, есть всего лишь проект железнодорожного обхода Карского моря. И, кстати сказать, даже не проект «магистрали трех океанов»: Ледовитого, Алтантического, Великого. «Ледовитого океана» в современной океанографии не существует, а Северное полярное море давно оттеснили, к 80-й параллели, Баренцево, Карское и другие судоходные моря. Обывательской безграмотностью веет от этих постоянных упоминаний «трех океанов». Мурманский порт, никогда не знающий льда, с гораздо большим правом может быть назван портом Атлантического океана, чем Ленинград.

«Великий северный путь», в его основной идее — обхода Карского моря — не нужен и требует многих миллиардов для своего осуществления. Европейский север Советского союза тянется к новым портам моря Баренца и к центральным областям СССР. Пути европейского севера идут, в основном, в меридианальном направлении[1]. Направление железнодорожных путей Сибири иное. Соединять Сибирь с европейским севером специальной широтной магистралью, соединять лес с лесом и минеральное топливо с минеральным топливом — не представляется целесообразным и тем

[1] Строящаяся линия Пинюг Сыктывкар (Усть-Сысольск), с продолжением на Ухту (нефть), с очевидностью подтверждает это.

более первоочередным. Если же, в будущем, действительно возникнет потребность в железнодорожном обходе Карского моря, в качестве резервного направления, то для такого обхода найдены более короткие (Петропавловск — Тюмень — Надеждинск — Индига) и действительные пути, чем так называемый «Великий северный путь».

Проект «магистрали трех океанов» нашел смутное одобрение, основанное на чисто образных представлениях. Энтузиазм «великого» вполне понятен. На самом же деле, авторы проекта, говоря о «мировом масштабе», смотрят на мир с колокольни отнюдь не великого — Великого Устюга. Маленький городок, возведенный в сан мирового центра, не мог не поддаться соблазнительной мечте. Он бесплатно издал сочинения прожектеров.

«Надо мечтать», писал В. И. Ленин (т. V «Что делать?») но так, чтобы «мечта нехватала в сторону». Заразная бацилла прожектерства должна быть обезврежена.

А. ТОМ

ЗАГОВОР ПРОЖЕКТЕРОВ

Американский проф. Готард, в свое время, об'явил о своем намерении совершить, при помощи изобретенной им ракеты, полет на луну. Чем можно было ответить этому достойнейшему и храброму представителю науки, как не пожеланием счастливого пути? Поскольку определение размеров своего путешествия является делом личного вкуса и никого не задевает, — пожалуйста, господин профессор, никто не протестует.

Точно так же, при чтении романа «Туннель» Келлермана, никому не возбраняется приходить в восторг от человеческого гения, который, игнорируя океан, связывает железнодорожной магистралью Старый и Новый Свет.

Но если к нам приходит человек и заявляет:

— Завтра мы с вами должны приступить к постройке туннеля под Атлантикой!

Скажите честно, разве ваша рука не потянется к телефону и вы не вызовете карету скорой помощи, чтобы отправить несчастного больного в ближайшую психиатрическую лечебницу? Конечно, большинство поступит именно так. Мы не говорим — все, ибо люди, работающие в редакции газеты «Вечерней Москвы», полагают, что этот вопрос должен быть разрешен несколько иначе. По их мнению вы обязаны немедленно войти в экстаз и начать трезвон во имя осуществления этого плана. В номере от 18 ноября она дает статью под названием «Магистраль семи океанов» (?). Автор, указывая перстом на Советский север, патетически восклицает:

«Взгляните на карту железных дорог. Громадное белое пятно распласталось от края до края севера. Пустыня. Пустыня бездорожья и безлюдья».

Далее, перечислив богатства недр Советского севера и, установив истину, что «реализовать эти богатства без путей сообщения нельзя», Моров требует форсированным тем-

пом приступить к постройке новой транс-азиатской северной железнодорожной магистрали, магистрали, которая потребует многомиллиардных вложений и вместе с тем отнюдь не решит проблему освоения края.

Конечно, если бы статья отражала исключительно мнение журналиста и за ней не скрывалась группа специалистов, не только поддерживающих и разрабатывающих этот проект, но и в последнее время весьма усердно домогающихся его осуществления, то эта статья недостойна была бы ответа. Однако, поскольку дело идет о вовлечении страны в грандиознейшее предприятие, смысл которого более чем сомнителен, мы выступаем против.

Один из теоретиков «Магистрали семи океанов», В. М. Воблый, как со стенографической точностью зафиксировано Моровым, исходит из следующего положения:

«Только речные пути прорезают эту необ'ятную пустыню. Длиннейшие реки — Обь, Енисей, Лена. Впадают они в Северный Ледовитый океан, в ледяной мешок, откуда нет сообщения с основными торговыми путями мира. Только на запад, через Карское море, раз в год открывается из Ледовитого океана в мир небольшая (?) форточка (?). Значит, и реки не дают ничего для освоения края, для возникновения в нем промышленности (???)».

Конечно, если В. М. Воблый был в этих местах в дни своей молодости, он прав. Это было так. Действительно каких-нибудь 15-20 лет тому назад, даже много меньше, Северный морской путь считался экспедиционным путем Дорогу через Карское море в Сибирь находили подходящей только для отчаянных полярных исследователей. Недаром в те времена каждое посещение Енисея капитаном британского торгового флота Джозефом Виггинсом отмечалось в полярной хронике, как исключительное событие.

Сейчас совершенно иное положение. Если В. М. Воблый не располагает временем в течение летней навигации пройти на корабле из Европы в Сибирь, то мы рекомендовали ему хотя бы познакомиться с отчетами Карских экспедиций. Северный путь из года в год все ширится и в наши дни уже стал обычной мореходной дорогой. Если в прошлом году караван судов едва насчитывал 26 пароходов, то в 1930 г. их было уже более пятидесяти и к концу пятилетки число их должно возрасти до 300 единиц. На основании опыта ледоколов и дозорной службы самолетов, установлена возможность дважды совершить плавание из Европы в Сибирь и обратно.

600 корабельных рейсов! Неужели это не сообщение с основными торговыми путями мира!

Теперь несколько об освоении края. Мы не будем говорить, что деятельностью Комсеверпути быстро колонизируется север, мы только укажем, что сделано в смысле эксплоатации местных богатств. От Ямала до шхер Минина созданы фактории и пушно-промысловые базы. В Усть-порту работает рыбоконсервный завод, создается мощный индустриальный центр на Игарке, разрабатываются курейские графитовые месторождения, вдоль всего Енисея и Ангары включаются в эксплоатацию все новые лесные массивы, энергичным темпом работают многочисленные горно-геологические экспедиции. Мы могли бы без конца продолжать список достижений, доказывая смехотворность утверждения, что Карское море является для Сибири «небольшой форточкой» в мир.

Для какой? Для старой? Да! Для советской же Сибири— это широкие ворота. Надо только уметь использовать их.

Второй кит, на котором покоится проект Великого се-



„Реки ничего не дают для освоения края, для возникновения в нем промышленности"—пишут сторонники „Великого северного пути". Пусть говорят факты: на снимке—Игарский порт, построенный в два года (1929—30 г.) на берегу Игарской протоки Енисея, в 725 км от устья. В течение ближайших лет здесь будет построен большой город с рядом лесозаводов, графитовой обогатительной фабрикой и др. предприятиями.

верного пути, является древесина. Никто не оспаривает, что мировая промышленность за последние годы бешено увеличивает спрос на лес. Все страны, за исключением Канады да некоторых небольших стран, сейчас переживают лесной кризис. Единственная страна, которая может устранить общемировой недостаток леса — СССР. Согласны, что наш Союз в состоянии покрыть всю мировую потребность в древесине. Но какое отношение к этому факту имеет новая железная дорога? Если не секрет, скажите, какую чудесную породу драгоценного дерева вы открыли в сибирской тайге? Мы спрашиваем, какое дерево может выдержать трех-четырехтысячекилометровую перевозку по железной дороге? Интересовались ли вы, во что обойдется кубометр древесины, доставленной по вашей дороге на запад?

Сибирский лес может играть роль на мировом рынке только будучи доставлен водным путем. При иной транспортировке он перестает быть рентабельным грузом и не может оправдать даже затрат на перевозку.

При детальном ознакомлении с проектами магистрали на первый раз поражает случайность трасс. Конечно, поскольку экономическое лицо азиатской части нашего Союза почти не выявлено и только за последние годы оно начинает туманно прорисовываться, установить направление магистрали очень трудно. Даже больше того, немыслимо. Поэтому ни одна из трасс не является приемлемой. Строить же железную дорогу, исходя из расчета, что, быть может, в будущем здесь откроются неиссякаемые залежи железных руд, угля или других полезных ископаемых — абсурдно. Надо сначала серьезно исследовать край, определить возможности и перспективы развития его районов, а потом уже давать то или иное направление дороге.

Может быть, со временем, создание второй транс-азиатской магистрали станет исторически-необходимым делом, но в наше время приступать к ее осуществлению является ничем не оправдываемой авантюрой. Мы имеем более актуальные проблемы, требующие разрешения сегодня. Мы согласны, что существующая транс-сибирская магистраль работает на пределе своих грузовых возможностей. Почему не дать ей непрерывную вторую колею? Почему не электрифицировать главные участки? Якутская республика задыхается от бездорожья, она не может полностью включиться в экономику страны и до конца использовать свои потенциальные возможности — соедините

рельсовым путем ее центры с сибирской железной дорогой. Сейчас строится дорога на Енисей, — продолжите ее дальше, пересеките тунгусский каменноугольный бассейн, доведите ее до Норильского района, усильте речной и морской флоты.

Наконец, на Ангаре мы проектируем создание гидроэлектроцентрали, равной которой нет в мире. Эта станция в 28 раз будет превышать по своей мощности Днепрострой. Она даст самую дешевую электроэнергию. Надо ускорить ее строительство. Осуществить мероприятия, которые выдвигаются самой жизнью, — вот задача сегодняшнего дня. Не являясь универсальным средством разрешения всех проблем, они разрешают только краевые вопросы, и в этом их ценность. Здесь смело можно гарантировать, что каждая затраченная копейка быстро вернется полноценным рублем. И пусть не тоскует «Вечерняя Москва», что существует комиссия по разработке Великого северного пути и что мы почти ничего не знаем об этой комиссии. Невелика печаль, что «в дело посвящена только небольшая группа энтузиастов. Они много работают, но самих-то их мало. Они пропагандируют свою идею, но делают это несколько кустарно. Их великое дело должно стать достоянием самых широких масс Союза, стать делом широких масс».

Нет, мы не согласны! Мы расцениваем это, как заговор прожектеров.

НИК. ЛАЗАРЕВ

ВЕЛИКИЙ СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ И ВРЕДИТЕЛЬСКИЕ ВЗГЛЯДЫ

На страницах газет неоднократно появлялись статьи о Великом северном пути.

Особенно много материала было помещено в «Известиях ЦИК» еще в 1928 г. «лидерами общественной инициативы» в этом вопросе — В. М. Воблым и А. А. Борисовым.

Статьи, напечатанные в свое время в «Известиях», изданы отдельной брошюрой Северо-двинским губпланом в 1929 г. и распространяются ныне комиссией содействия сооружению Великого северного пути.

Крайне интересно проследить по этому материалу за основной аргументацией указанных «лидеров» в пользу Великого северного пути, потому что рассмотрение ее облегчит правильную ориентацию в этом вопросе.

В каждой статье В. М. Воблого, помещенной в брошюре, красной нитью проходит одна мысль, почти текстуально повторяемая:

«*Мы считаем Великий северный путь одним из главных этапов экономического возрождения всего мира в связи с экономическим возрождением СССР, одной из главных органических частей деловой программы возрождения*» (подчеркнуто нами, — Н. Л.).

В то же время авторами рекомендуется скорейшая реализация Великого северного пути.

Таким образом получается следующее положение.

Тов. Сталин, а его устами и вся партия, указывает на XVI с'езде партии, «что капитализм уже не представляет *единственной и всеохватывающей* системы мирового хозяйства, что наряду с капиталистической системой хозяйства существует социалистическая система, которая растет, которая преуспевает, которая противостоит капиталистической системе и которая самым ростом своего

существования демонстрирует гнилость капитализма, расшатывает его основы».

Касаясь отношений между СССР и капиталистическими государствами, тов. Сталин там же заявляет:

«Каждый раз, когда капиталистические противоречия начинают обостряться, буржуазия обращает свои взоры в сторону СССР: нельзя ли разрешить то или иное противоречие капитализма или все противоречия, вместе взятые, за счет СССР».

Но не так смотрит на вещи В. М. Воблый.

Он считает, что успехи социалистического строительства в СССР не обостряют противоречий между страной советов и странами капитализма, а, наоборот, способствуют «экономическому возрождению всего мира», не говоря, на какой основе...

Но эта «основа» ясна.

Ибо в другом месте В. М. Воблый говорит, что «Великий северный путь в то же время является начинанием, вполне соответствующим условиям Нобелевской премии мира...».

Нам известно, что до сих пор Нобелевская премия мира присуждалась всякого рода миллитаристам, скрывавшим империалистические цели под флагом всякого рода пацифистских фраз.

Если сопоставить это с апологетикой «созидательного концессионерства», развиваемой в статьях В. М. Воблого, то будет совершенно очевидно, что им мыслилось «установление мира между народами» путем «мирного» внедрения иностранного капитала в СССР.

Иначе говоря, *идеология* В. М. *Воблого трогательно сочетается с идеологией буржуазных реставраторов*.

Что это действительно так, — можно усмотреть из высказывания В. М. Воблого в другом месте брошюры.

«Но тут же живут племена инородцев, — пишет Воблый, — со своим миропониманием жизни, укладом. *Пройдет столетие*, и их теперешней жизни не станет». (подчеркнуто нами, — Н. Л.).

Оказывается, у нас в СССР есть еще «инородцы», и Воблый не согласен с тем, что «мы вступили в период социализма». Ему необходимо, чтобы под воздействием созидательного концессионерства «инородцы» перешли к новой жизни.

Разве не ясно, что *не под углом зрения успе-*

хов социалистического строительства рассматривает В. М. Воблый Великий северный путь, а с точки зрения «врастания СССР в систему капиталистического хозяйства»?

Так, под флагом защиты грандиозного проекта, якобы созвучного нашему периоду великих работ, протаскивается контрреволюционная идеология буржуазных реставраторов.

Апологетика капитализма ясно протаскивается В. М. Воблым и в другом месте брошюры.

На странице 11 он пишет:

«Крупные начинания в прошлом, обычно, возникали на почве личной заинтересованности. Лишь немногие имели одного или незначительную группу инициаторов, захваченных идеей, например, Суэцкий и Панамский каналы — Лессепса. Кстати, не были инженерами—С. И. Мамонтов, строитель Архангельской ж. д., Н. К. Мекк — Казанской и др.».

Нетрудно видеть, что первые строчки написаны лишь для того, чтобы завуалировать апологетику капитализма, развиваемую в последующих строках.

После того, как «панама» стала нарицательным словом, после того, как фон-Мекк расстрелян органами пролетарской диктатуры (брошюра вышла после ареста Мекка) за вредительство, направленное к срыву социалистического строительства и подготовке вооруженной интервенции против СССР, В. М. Воблый считает возможным представлять их, как «инициаторов, захваченных идеей».

Трудно сказать, — чего здесь больше: наглости классового врага или расчета «быть незамеченным».

«Великому северному пути посчастливилось грандиозностью своих масштабов и перспектив, а также оригинальной постановкой дела, — пишет Воблый, — увлечь десятки выдающихся людей».

Мы уже видим, как «оригинально» был увлечен Великим северным путем один из «выдающихся людей» — В. М. Воблый.

Нет сомнений, что к их числу он относит и художника А. А. Борисова, в комплиментах которому рассыпается В. М. Воблый.

И как же не причислить А. А. Борисова к этой категории, когда он, «будучи увлечен идеей», в свое время добивался от советской власти вместе с норвежским гражданином Эдвардом Ганневиком концессии на западную часть Великого северного пути (наиболее благоприятную для хищнической

лесоэксплоатации), конечно, «в интересах социалистическоского строительства».

Можно ли после этого удивляться тому, что А. А. Борисов является «восторженным поклонником» и «одним из главных лидеров общественной инициативы» в деле реализации Великого северного пути.

Не отстают от В. М. Воблого и А. А. Борисова и отдельные «ученики» их.

Нам кажется, что до тех пор, пока Великий северный путь будет разрабатываться в свете чуждой нам идеологии, — ничего путного из этого не выйдет.

Надо решительно покончить с этим и тем самым освободить вопрос, к которому все больше приковывается внимание советской общественности, от враждебной пролетариату идеологии.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ И ХУДОЖЕСТВА ХУДОЖНИКА БОРИСОВА

ПРЕДИСЛОВИЕ

Ошибки нашей печати в вопросах экономики сибирского севера не редки. Следует вспомнить, например, что в 1921 г. на страницах «Известий» (№ 70 (1213) 1 апреля) нашла поддержку экспедиция Эльпорта по прорытию канала через Ямал. Эта авантюра, впоследствии, была разоблачена в «Экономич. жизни» (№ 83 17 апр. 21 г.), ряде научных совещаний и РКИ. Помещая настоящую статью, мы принуждены обратить внимание редакции «Известий», печатавшей статьи А. Борисова и других «в порядке обсуждения», что предоставленная автором «Великого северного Пути» возможность помещения своих статей расценивается ими так же, как прямая поддержка. «Сдвинули с мертвой точки и дали успех делу «Известия ЦИК СССР и ВЦИК», — читаем в брошюре В. Воблого и А. Борисова, изданной в г. В.-Устюге (1929 г.) и распространяемой бесплатно. В данном случае ошибка обошлась бы неизмеримо дороже, чем экспедиция Эльпорта, в случае действительного «успеха». «Великий северный путь» есть проект «магистрали или сверхмагистрали» от Мурманска до Тихого океана, стоимостью в 5-6 миллиардов рублей. Так как основное возражение заключается в целесообразности вложения в ближайшем будущем этих огромных сумм, представляется естественным, что авторы проекта столь недобросовестно стараются дискредитировать Северный морской путь, который, не потребовав для своего оборудования и 3 миллионов рублей, уже принес советскому государству десятки миллионов валюты, а к концу пятилетки даст многие десятки миллионов.

Необходимый отпор подобным «художествам» должен

[1]) Переработанная статья из журнала „Сибирские Огни" № 3, 1929 г.

быть дан не только в Сибири, но, хотя бы в том же «порядке обсуждения», и на страницах «Известий», так как Северный морской путь, в смысле установления регулярного экспорта и импорта этим путем, является одним из лучших достижений советской власти в Сибири и прекрасным примером, демонстрирующим победу планового социалистического начала в таких природных условиях, где индивидуальные капиталистические попытки не могли иметь успеха.

Настоящая статья отнюдь не является отрицанием первостепенной важности и срочности вопросов ж.-д. строительства в Сибири. Величайшие мероприятия в этом направлении проводятся в жизнь в наши дни и намечены к осуществлению в ближайшем будущем. Южно-сибирская магистраль, сверхмагистрализация Великого сибирского пути. Все это нужно, все это жизненно необходимо. Нужна Томск-енисейская жел. дорога, соединение с Сибмагистралью устьев Тыма, Тобола, нужна развитая сеть под'ездных путей к основным железнодорожным линиям для включения многих и многих диких и пустынных сейчас районов в экономическую жизнь республики, в частности необходим ряд же-



Игарская протока по своим свойствам подобна морскому каналу. Глубины ее больше чем достаточны для морских судов, которые во многих местах могут подходить бортом к берегу.

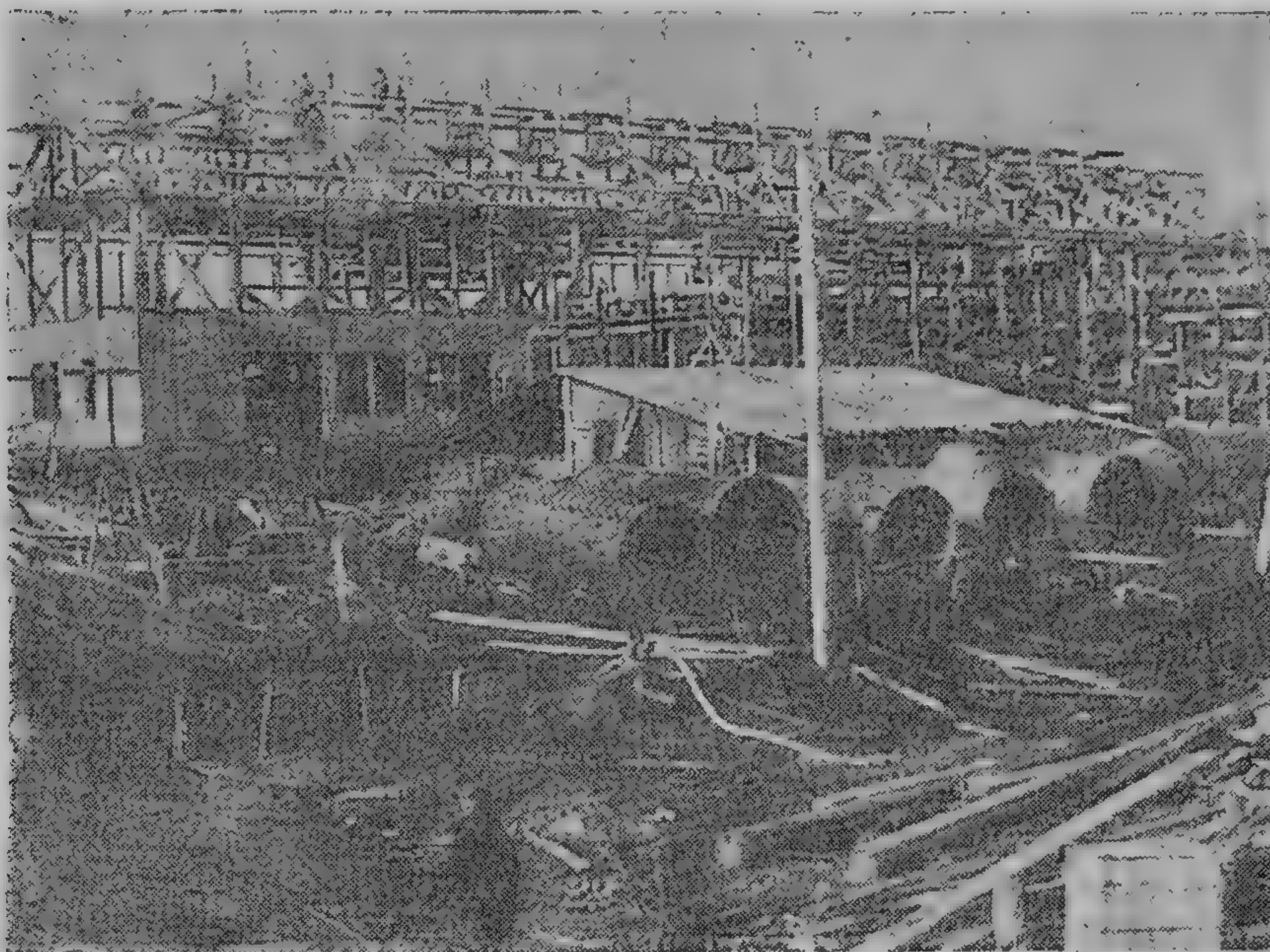
лезнодорожных веток для получения возможности использования на внутренних рынках лесоматериалов, которые не могут быть выброшены на внешний Северным морским путем.

Как всякий сибиряк, автор знает, что значит для Сибири каждый километр новой железнодорожной линии, в равной мере знает и то, что значат для края, дают теперь и могут дать в будущем величайшие природой созданные водные пути, которыми располагает страна, значения которых ни в какой мере и степени не поколеблет развитая сеть жел.-дор. путей будущей Сибири.

Эта статья есть ответ художнику Борисову на его непонятно озлобленные нападки на Северный морской путь, за великую идею осуществления которого мы боролись многие десятки лет и которую получили возможность осуществить только после раскрепощения Сибири Великим Октябрем.

В № 81 (3617) «Известий» от 9 апреля помещена, в порядке обсуждения, статья художника Борисова, дополняющая прошлогодние статьи этого же автора («Изв.» 9 и 17 марта 28 г.), посвященная железнодорожному строительству на севере и в известной части касающаяся вопроса о Северном морском пути в Сибирь через Карское море. Очевидная для всякого, знакомого с последним вопросом, полная некомпетентность автора этих статей в затрагиваемой им жизненной проблеме Сибири, неосведомленность его в истории вопроса и непонимание сущности дела делали бы, собственно говоря, лишними какие бы то ни было возражения увлеченному желдорстроительством художнику. Но одно может быть не случайное и весьма важное обстоятельство, о котором ниже, вынуждает нас внимательней всмотреться в статьи Борисова и ответить на его выпады по поводу Северного морского пути в целом и частностях, т. к. свобода обращения гр. Борисова с фактами перешла всякие границы элементарных понятий об ответственности выступающего в печати за данные, сообщаемые широкой советской общественности.

В прошлогодних статьях А. Борисов, подведя недостоверную статистику коммерческих плаваний Северным морским путем по 1906 г., отбрасывая весь последующий 22-х летний период, оперируя искаженными данными, приходит к выводу, «что Северный морской путь через Карское море в Сибирь неразрешим экономически» (?) и у него, Борисова,



На Игарской протоке Енисея за полярным кругом растет „Сибирский Архангельск"—Игарский порт. Три лесозавода уже пущены. Экспортный лес, доставленный сплавом, распиливается на месте погрузки.

невольно возникает вопрос: «А что же делать с Сибирью, где же найти для нее дешевый выход и тесную связь с западной частью нашего Союза». В последующем изложении, весьма неубедительном, выход отыскивается в сооружении грандиозной жел. дороги: низовья Оби — Усть Сысольск, Котлас—Сорока, «которая выльется в еще более грандиозную жел. дорогу от Владивостока до Мурманска».

В последней статье («Изв.» 9 апр.) Борисов разрешает лесоэкспортную проблему постройкой этой же железной дороги, а в доказательство целесообразности ее сооружения устанавливает соответствующую очередность освоения лесных массивов севера: 1 — Северо-восточная область, 2 — Урал, 3 — Сибкрай, что, по мнению Борисова, соответствует принципу «захвата наиболее близких по расстоянию районов, допускающих транспортировку леса как к портам, так и внутренним рынкам».

Казалось бы, лучшим путем нужно считать: не наиболее короткий — по воздушной линии, а наиболее дешевый — по общей сумме падающих на груз накладных расходов;

но это Борисова не устраивает, т. к. дешевыми путями, как известно, является только естественные водные пути.

Известный германский экономист проф. Лотц установил, что стоимость 100 кг пшеницы в 12 марок поглощается транспортными расходами при перевозке:

по грунтовым дорогам	на	100	км расстояния
„ шоссе	„	400	„ „
„ жел. дороге	„	4.500	„ „
„ морским путям	„	25.000	„ „

Не менее интересно подобное сравнение для внутренних водных путей и железных дорог. Здесь найдем, что экономия, получающаяся при перевозке по внутренним и водным путям, приведенная к своей настоящей величине, будет тем больше, чем длиннее путь. По расчету для французских канальных систем экономия в 0,01 франка за тонну-километр, при пробеге на значительные расстояния, создаст крупную разницу в пользу водных путей: 1000 км — 10 франков, 2000 км — 20 франков и т. д.

Если последний расчет имеет такой результат для канальных путей, требующих крупных технических сооружений, то при сравнении стоимостей перевозок по железной дороге и естественными водными путями разница в пользу последних будет еще и много значительней, достигнув отношения 6 : 1, 9 : 1 (на Волге).

Главнейшими видами сибирского экспорта являются дешевые массовые грузы — лес и в ближайшем будущем хлеб, которые страна может дать на вывоз в гигантских количествах, но для которых выход на внешний рынок железнодорожным путем закрыт дороговизной перевозки.

Железные дороги и искусственные водные пути для своего сооружения требуют огромных единовременных затрат, до окончания сооружения бездейственны и обладают вполне определенной и ограниченной пропускной способностью. По своим свойствам естественные водные пути прямо противоположны — они дешевы, вложение средств в их оборудование может производиться постепенно, в соответствии с ростом грузооборота, они могут эксплоатироваться во всех стадиях своего развития с момента постройки первого судна, эффект усиления грузооборота достигается немедленно, по вложении средств в сооружение флота, то или иное техническое усовершенствование и, наконец, пропускная способность их нормируется только наличием тоннажа.

Единственным естественным прямым и дешевым путем выхода Сибири на мировые торговые пути и внешние рын-

ки является водный путь через устья Оби и Енисея. Ежегодная, при надлежащей организации рейсов, доступность для плавания и коммерческая выгодность этого пути доказана ежегодным использованием его в целях внешнего товарооборота Сибири в течение последнего десятилетия.

В последние годы доставка одного стандарта пиломатериалов из Красноярского района до Лондона (имеется в виду вся сумма расходов по перевозке — фрахт, перегрузки, страхование, ледокольное обслуживание и пр.) обходится 68 р., при вывозе через Ленинградский порт в 151 г.

Лучшим и коммерчески единственным измерителем степени доверия к пути, являются страховые премии.

Движение страховых ставок в морской части карских операций: Европа — устья сибрек за последний период характеризуется следующими цифрами:

Суда (Каско)		Грузы (Карго)	
	1921— 7 „		1921—5 „
	1922—6,5 „		1922—3,25 „
	1923—6,0 „		1923—3 „
	1924—4,75 „		1924—2,75 „
	1925—3,7 „		1925—1,5 „
	1926—2,75 „		1926—1,25 „
	1927—3,67 „		1927—1,09 „
	1928—2,53 „		1928—1,0 „
	1929—2,25 „		1929—0,8 „

Чтобы оживить эти цифры, можно привести следующий пример: морской корабль, стоимостью 250.000 руб. с полезной грузопод'емностью в 2.000 тонн и перевозимый им груз ценностью 500.000 руб. в условиях 1921 г. требовали расходов на страховку 42.500 руб., что составляло 10 руб. 64 коп. на тонну перевезенного груза, в условиях 1929 г. общие расходы по страхованию выражаются в сумме 9.625 руб. или 2 руб. 40 коп. на тонну.

Таким образом, только на страховых в море разница в расходах 1929 г. с 1921 составляют 8 руб. 24 коп. на тонну.

Интересную картину дает движение фрахтовых цен:

Годы	В море		В реке
	Экспортн. об'емн. тонна 40 кубофут.	Пиленый лес за стандарт (165 куб. фут.)	Экспорт сырьевой метро-тонна
	В шиллингах и пенсах		В руб. и коп.
1924	20—0	100—0	39—68
1925	19—7	78—5	32—40
1926	18—10	73—0	17—12
1927	14—0	80—0	14—92
1928	13—4	78—0	14—24

Падение накладных расходов, начиная с 1925 г., сделало возможным отказ от порто-франко и введение таможенных пошлин на импорт.

Сравнение стоимости доставки экспортных грузов от Сиббаз до портов Западной Европы Северным морским путем и ближайшим из других направлений смешанным железнодорожно-водным путем, через Ленинградский порт, по подсчету применительно к операции 1927 г., дает следующий результат.

Наименование грузов	Общая стоимость перевозки				Сравнение чисто транспортных расх. (за искл. страхов.)			
	Северным морским путем	Ленинградское направление	Разница в пользу СМП		Северным морским путем	Ленинградское направление	Разница в пользу СМП	
			На 1 м/т	В % % СМП			На 1 м/т	В % % СМП
1. Волокно	74—55	82—75	8—20	11,00	60—79	78—06	17—27	28,41
2. Шерсть	87—53	89—59	2—06	2,35	62—22	81—02	18—80	30,22
3. Волос	160—50	196—20	35—70	2,24	104—92	177—09	72—17	68,79
4. Кожсырье	82—95	91—80	8—85	10,67	43—17	78 33	35—16	81,45
5. Жмых	30—81	32—90	2—09	6,79	28—67	32—15	3—48	12,14
6. Пшеница	24—06	24—94	0—88	3,66	21—45	24—07	2—62	12,22
7. Масло пихтовое	105—75	137—44	31—69	29,97	78—95	128—20	49—25	62,38
За стандарт								
8. Лес пиленый	69—56	151—04	81—48	124,29	65—85	149—03	83—18	126,32
В среднем	33—69	53—97	20—28	60,20	29—36	52—31	22—95	78,17

Быстро определившийся разрыв между тоннажным выражением экспорта и импорта, обусловливающий прогон порожнего тоннажа в импортном направлении, вынудил в следующие годы поднять фрахтовые цены по экспорту лесоматериалов, почему в 1929 г. провоз стандарта пиленого леса обошелся 91 руб.

Как можно видеть из приведенных цифр, страховые ставки на Северном морском пути продолжают все же быть чрезмерно высокими и ложатся на груз тяжелым бременем. Дальнейшее падение их до уровня взимаемых на прочих линиях морских сообщений — нужно думать — дело ближайшего будущего.

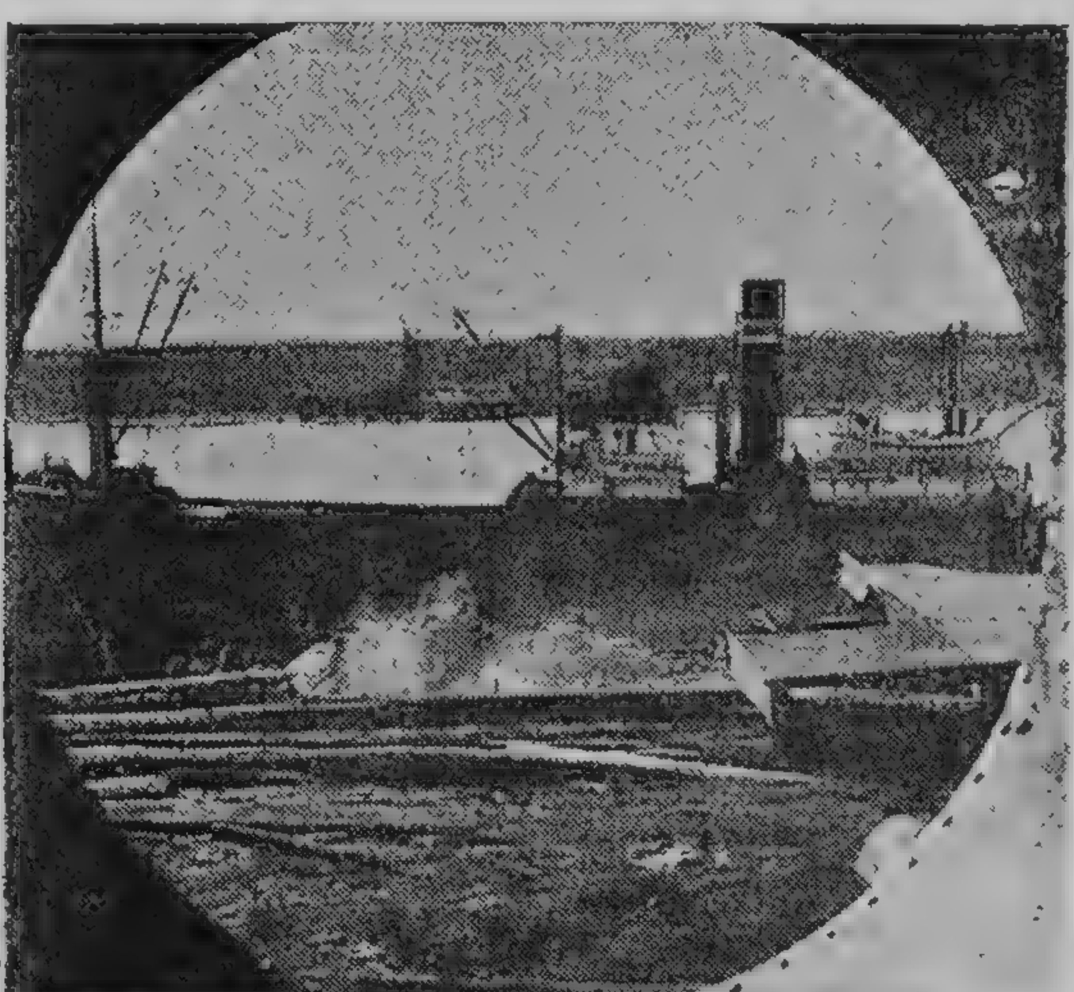
При сравнении общей суммы падающих на груз накладных расходов по Северному морскому пути и иным направлениям необходимо иметь в виду, что во фрахт Карской экспедиции до настоящего времени включается ряд расхо-

дов, которые на всех иных морских путях на груз не относятся, а принимаются на государственный бюджет, таковы: расходы по ледокольному обслуживанию, авиационной разведке, научно-исследовательским работам, содержанию таможенного аппарата, бюро погоды, технические усовершенствования перегрузок и пр.

Закон шестикратной большей дешевизны водных перевозок сравнительно с железнодорожными начал уверенно проявлять себя на Северном морском пути, и недалеко то время, когда он скажется в полной мере.

Являясь прямым и дешевым выходом сибирского сырья на внешние рынки, Северный морской путь имеет также первостепенное значение в деле снабжения тяготеющей к нему обширной территории потребными для дальнейшего под'ема ее производительных сил импортными товарами, при этом снабжения строго планового не только по размерам и составу импорта, но и по времени поступления этих товаров на сибирский рынок в точно установленные сроки. Это обстоятельство приобретает особо важное значение в наши дни при начавшейся реконструкции сибирского народного хозяйства на началах широкой индустриализации.

Нет сомнений, что в течение ближайших лет страхставки на Северном морском пути достигнут уровня имеющих место на всех нормальных линиях морских сообщений, или будут ниже последних, т. к. предохранительные меры, предпринимаемые Комсеверпутем, ставят суда, следующие в Сибирь, в смысле предупреждения риска и обеспечения не-



Выгрузка импорта в Игарском порту с иностранного парохода, подошедшего вплотную к берегу протоки.

медленной и всесторонней помощи, в условия много лучшие, чем условия, в которых идет одиночное судно на обычных путях.

Так же быстро падают и фрахтовые ставки, которые с 21 года по 28-й опустились за весовую тонну импорта с 4 фунтов 10 шиллингов до одного фунта 13 шиллингов и за об'емную тонну (40 куб. фут.) сырьевого экспорта с 3 фунтов стерлингов до 13 шиллингов 4 пенсов.

Открытие сов. властью Северного морского пути для внешней торговли Сибири за эти годы имело следствием зарождение сибирской лесоэкспортной промышленности, которая быстро растет и, по всем показателям, в течение двух ближайших пятилетий разовьется в важнейшую отрасль сибирского экспорта, и во внешнем товарообороте станет фактором союзного значения[1].

За истекшее десятилетие Сибирь вывезла через устье Оби и Енисея сотни тысяч тонн различных грузов, при чем в подавляющем большинстве своем эти грузы без Северного морского пути не были бы вывезены совсем. Это сделано тогда, когда Карский путь находится в естественном его состоянии, без капитальных затрат на оборудование этого пути, как такового, при отнесении на стоимость доставки грузов всех связанных с операциями расходов ледокольного обслуживания, части расходов по исследованиям и изысканиям, которые на обычных путях относятся на госбюджет.

В настоящий момент нет такой отрасли сибирского хозяйства, которая не была бы в той или иной степени связана с экспортно-импортными операциями Северным морским путем, и значение его в хозяйственной жизни страны возрастает с каждым годом и будет возрастать, т. к. взаимно связанная водная система — сибирские реки и Карское море есть единственный ключ к богатствам севера Сибири.

Но художнику Борисову нужна железная дорога, и он стремится дискредитировать опасный для его проекта Северный Морской Путь, единственно решающий вопрос сибирского лесного экспорта и тем самым, вопреки установленной Борисовым очередности в решении лесоэкспортной проблемы, выдвигающий Сибирь на первое место с третьего, отведенного ей Борисовым. Нарушение же борисовской очередности опрокидывает и весь его проект, сводя его «Великий северный путь» к небольшой железной дороге местного значения в северной области европейской части СССР.

---

[1] Общий грузооборот за 1929 г. достиг 73.560 тонн, а за 1930 г.—около 150.000 тонн.

Поэтому Борисов становится озлобленным врагом Северного морского пути.

Чувствуя безосновательность и неубедительность своих выкладок, он в последней статье прибегает к излюбленному приему всех вольных и невольных противников карского дела — запугиванию общественного мнения льдами. Здесь «художник не жалеет красок» и не стесняется буквально ничем, вплоть до вымысла и научного подлога.

Вследствие особой оригинальности последнего выступления А. Борисова, я вынужден многое цитировать и приводить фактические справки по поводу сообщаемых этим автором случаев аварий, неудач и пр. на Северном морском пути, которые, как кажется Борисову, служат лучшим аргументом в пользу проектируемой им дороги.

А. Борисов пишет: «В 1905 г. из экспед. через Карское море к устьям Оби и Енисея бывш. Министерства путей сообщения погибло четыре больших парохода с ценным грузом».

Фактическая справка: в 1905 году из экспедиции М. П. С. 4 зафрахтованных для экспедиции английских парохода не выполнили задачи при следующих обстоятельствах.

Два из них «одновременно и по одному и тому же плану загорелись в С.-Петербурге[1]; «3-й пароход «Гамстед» в ясный полдень и совершенно тихую погоду настолько близко подошел к скалистому Вайгачу, что «выскочил в нескольких кабельтовых от берега на 16-футовый каменный риф и пробил себе дно; риф был обозначен на карте; 4-й «Роддам» на обратном пути из устья Енисея в Европу выскакивает в Бреховских островах (в устье Енисея) на мель, обозначенную на карте; команда покидает судно, перебирается на 2 русских парохода, следовавшие с ним — «Свеаборг» и «Гапсаль», и оставляет «Роддам» на произвол судьбы[2].

Это окончание плана, по которому сгорели два первых парохода, — работа джентльменов с Доунинг Стритта. При чем же здесь Карское море?

Дальше пишется: «в 1920 г. погибло в Карском море два парохода с грузом сибирской пшеницы».

Справка: в 1920 г. ни одного случая гибели судов в Карском море не было. Если речь идет о гибели судов «Обь»

[1] Вилькицкий, — „Сев мор. путь". II 1912, стр. 29.

[2] Северная морская экспедиция М. П. С. на р. Енисей в 1905 году СПБ, 1906. Изд Управ. внутр. вод. путей, стр. 20. Там же, стр. 21.

и «Енисей», то это обстоятельство, во-первых, имело место в 1921 году, во-вторых, причины гибели этих, выражаясь морским языком, «старых галош» нужно искать в качестве самих судов и организационном перебое вследствие нарушения принципа единого управления операцией, т.-е. обстоятельствах, ничего общего с районом плавания этих судов не имеющих.

Дальше: «Судно Виггинса погибло в Карском море» (повидимому, имеется в виду «Северянин» в 1894 году)... «Попгам разорился потому, что его суда не могли пройти через Карское море в 1899 г., а принуждены были вернуться обратно с тем же грузом в Лондон, при чем один пароход с чаем погиб у о. Вайгача».

Справка: Случай гибели корабля Виггинса, происшедший тридцать лет тому назад, целиком относится к недостаточной изученности рельефа дна в районе гибели и отсутствию надлежащих карт, т.-е. опять-таки обстоятельствам, ничего общего с гидрометеорологическим режимом Карского моря неимеющим. Что касается возвращения судов Попгама и потери одного из них, то этот факт имел место в 1899 году, когда человечество не располагало достаточной степенью изученности режима льдов Карского моря, такими средствами оповещения, как радио, и средствами ледовой разведки, как ледоколы и самолеты, которые исключают возможность подобного происшествия теперь, лучшим подтверждением чему служит то обстоятельство, что суда Попгама пытались пройти только через Югорский Шар и в этом же 1899 году промысловый парусник «Норе» кап. Бракме 3 авг. прошел Карскими Воротами в Карское море, не встретив льда. Первый лед увидели лишь на меридиане Белого Острова, 48 миль к северу от него, 23 августа эта же шхуна прошла[1] обратно Карскими Воротами, не встретив льдов.

Парусник «Анна», норвежца Кристопсена, в июле прошел в Карское море, обогнув северную оконечность Новой Земли, и этим же путем ушел обратно.

Ссылка гр. Борисова на неудачу Попгама в 1899 г. тем более странна, что ему, Борисову, лично и прекрасно известны благоприятные условия плавания в северной части Карского моря именно в этому году, лето которого он был в Маточкином Шаре, и научной статистикой фиксируется следующее: «По сведениям, доставленным художником

[1] Э. Лесгафт—„Льды Карского моря и доступность его для сообщений с Сибирью". Зап по Гидр. в XXXVII, стр. II 180.

А. А. Борисовым, Маточкин Шар был свободен от льда с 2 августа по 6 сентября. Позднее, именно 26 сентября, он же видел к востоку от Маточкина Шара открытое море[1].

Что касается гибели одного из пароходов Попгама, то причина ее ясна из предыдущего.

Ссылка Борисова на гибель экспедиции Брусилова и Русанова в равной мере неуместна, т. к., во-первых, обе они имели задачи совсем иного порядка, чем достижение устьев сиб. рек с торговыми целями; во-вторых, обе терпели бедствие тогда, когда на судах не устанавливалось еще радиостанций, в районе Карского моря не было ни одной радиостанции, почему о своевременном вызове помощи и оказании ее не могло быть речи; в третьих, обстоятельства и место гибели «Геркулеса» не установлены; в четвертых, суда шли одиночками, без знания общей картины распределения льда.

Далее, приводимые Борисовым данные о плаваниях «Таймыра» и на 90° по долготе восточнее Енисея — можем в 1928-29, из которых первые два «едва не погибли», а с последней «случилась катастрофа», никакого отношения к суждению о Сев. мор. пути в Сибирь иметь не могут, т. к. районы, в которых «Таймыр» и «Вайгач» подвергались какой бы то ни было опасности от льдов, не «несколько восточней», а совсем вне маршрутов судов, идущих к устьям Оби и Енисея, и много северней и на 20° восточнее по долготе. «Колыма» плавает у берегов Якутии, упоминание о катастрофе с ней настолько притянуто за волосы к затронутому Борисовым вопросу, что даже сам он смущенно прибавляет: «не в Карском море, а с другой стороны полуострова «Таймыра», — на 70° по долготе с другой стороны «Таймыра» и на 90° по долготе восточнее Енисея — можем прибавить мы.

Подбор таких «фактов» однако не удовлетворяет Борисова и он усиливает аргументацию. Цитируем: «в 1926 г. едва не погибли в Карском море все суда экспедиции (была получена радиотелеграмма: «Посылайте самые сильные ледоколы и провизии на 10 месяцев») и только счастливая случайность — перемена благоприятного ветра спасла от катастрофы»... «Минувшей осенью сибирский речной флот, импортируя грузы и возвращаясь от устья Оби-Енисея, замерз на пути вследствие позднего открытия навигации в Карском море, вообще, и всему речному флоту во время

[1] Э. Лесгафт — „Льды Карского моря и доступность его для сообщения с Сибирью". Зап. по Гидрогр. в XXXVII, 1913 г.



Игарская протока защищена от всех ветров. Речное течение там едва заметно. Погрузка и разгрузка происходит в благоприятных условиях. Скоро все эти операции будут механизированы.

весеннего ледохода грозит гибель (официальные сведения из газет)».

Справка: приводимая Борисовым в ковычках радиограмма никем из ответственных руководителей экспедиции не давалась и организацией, руководившей операцией, получена не была, суда экспедиции в положении, угрожающем гибелью, также не были. В 1926 г. несколько задержались на обратном пути вследствие начавшегося смерзания: два парохода из пяти участвовавших в операции, остальные ушли раньше и беспрепятственно. Задержка в пути запоздавших судов выразилась в том, что путь Усть-Порт — Мат. Шар, обычно проходимый в 3½ суток, был сделан в 8. Никакая «перемена благоприятного ветра» никакой роли в благополучном продвижении этих судов не играла. Причиной позднего возвращения этих двух кораблей было оперативное выделение Енисейской речной части из общего командования экспедицией и вследствие этого, вне общего контроля созданная, безобразная организация перегрузочного аппарата в Усть-енисейском порту, затянувшего работы до конца

сентября. Ныне такая возможность устранена об'единением выполнения операции во всех ее частях в руках одного органа.

Сообщение Борисова о замерзании речного флота с импортом, вследствие поздней навигации в прошлом году, — вымысел гр. Борисова. Ни одно речное судно во время экспортно-импорного рейса как на Оби, так и на Енисее в пути не замерзало, все своевременно и до конца навигации были в зимовочных базах. Не безынтересно откуда взяты «оффициальные сведения из газет». По роду своей работы я имею в своем распоряжении сотни газетных вырезок, касающихся операций Северным морским путем, подавляющего большинства газет Союза, печатающих сообщения по этому вопросу, и таких сведений нигде не нашел.

Когда читаешь статьи художника Борисова, с их льдобоязнью маниакального характера, вспоминается один эпизод, происшедший в Карском море 29 лет тому назад, о котором А. Борисов почему-то умалчивает, хотя эпизод этот, при желании, конечно, мог бы прекрасно иллюстрировать ледовые опасности Северного морского пути. Речь идет об одной экспедиции, описание которой имеется у Л. Брейтфуса. Экспедиция эта в составе 8 человек в сентябре 1900 г. вышла на яхте «Мечта» из Маточкина Шара в Карское море, где была затерта льдом и начала дрейфовать, сначала от берега, затем к югу. Видя, что, оставаясь на яхте, экспедицию ожидает гибель, личный ее состав 27 сентября покинул «Мечту» и с одной шлюпкой, нагруженной провиантом и самым необходимым, двинулся по льду к берегу Новой Земли. Под берегом оказался быстро движущийся лед, а местами большие полыньи, через которые нельзя было перебраться на маленькой лодке, к тому же получившей пробоину на дне. В таком положении, как принято выражаться оффициальным языком, между жизнью и смертью участники этой экспедиции терпели неимоверные лишения, будучи постоянно голодными, холодными и мокрыми. Лишившись последней провизии, теплого платья (?) и потеряв всякую надежду на спасение, они в конце-концов совершенно неожиданно были принесены со льдом к берегу Новой Земли, к месту, где стояло несколько самоедских чумов. Самоеды подвезли лодку и сняли несчастных со льда.

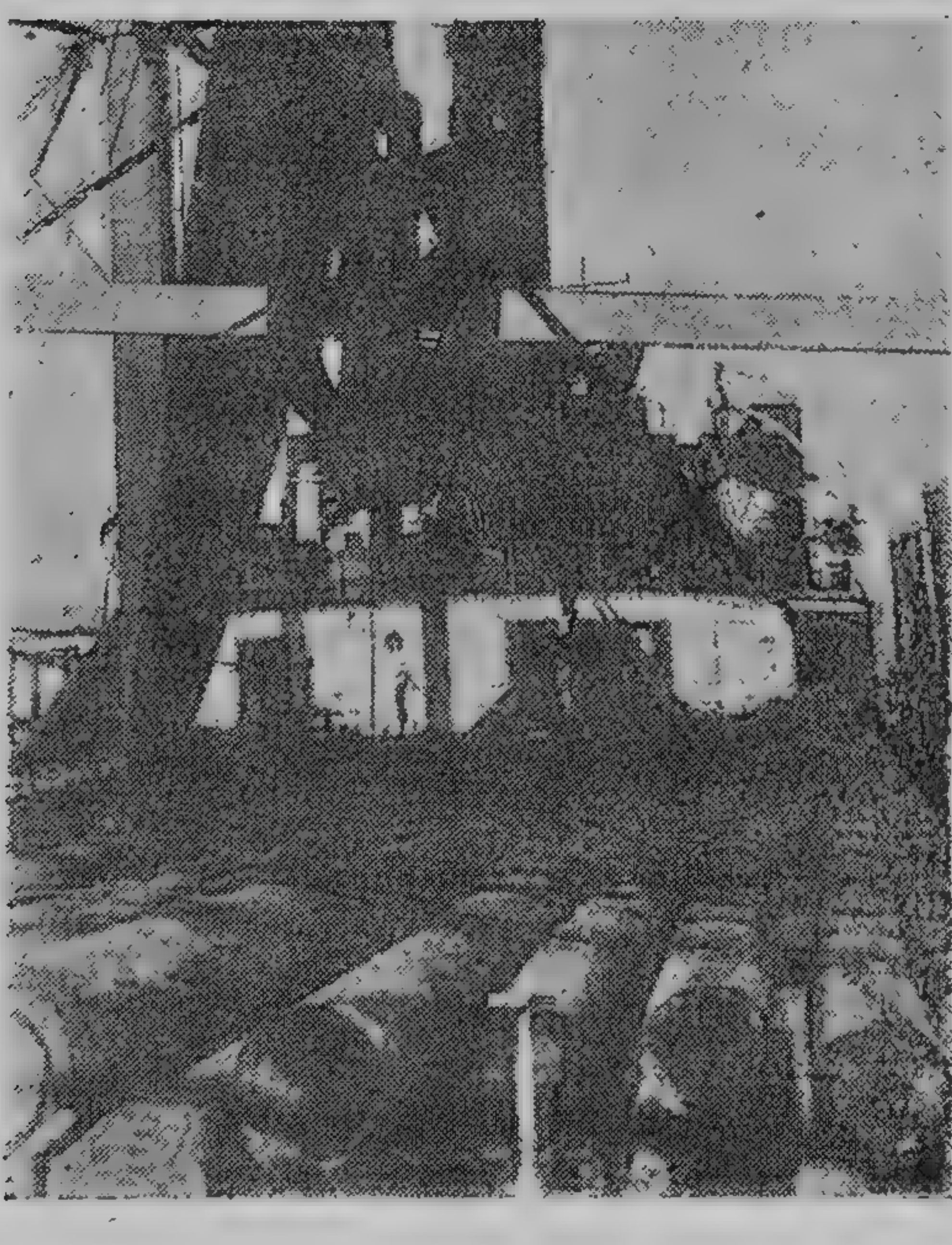
И вот здесь-то льды подшутили: произошел случай, пожалуй не имеющий примера в истории мореплавания, — через несколько дней к этому же месту принесло со льдом и яхту «Мечта», с которой удалось снять провиант и все цен-

ное. Верный корабль, который бросил храбрый экипаж с начальником экспедиции во главе, от которого люди в панике бежали, в течение двух недель сделав с помощью дрейфа льдов около 200 км не хотел быть брошенным, служил до конца и, неуправляемый, доставил вверенный ему груз продовольствия своим неблагодарным хозяевам.

Я не потревожил бы светлой памяти яхты «Мечта», если бы экспедиция на ней не возглавлялась... художником А. А. Борисовым, ставшим после этого путешествия северной известностью.

Находя некоторое об'яснение причины нелюбви Борисова к Карскому морю в личных впечатлениях художника от поездки 1900 г., мы не отвечали на выступление его в прошлом году. Теперь же нельзя не отвечать, ибо характер последнего выступления А. Борисова не может быть об'яснен таким образом.

Как видно из сказанного, приведенные в статье Борисова, нарочито подобранные, случаи различных неудач на Северном морском пути или не имеют к торговым операциям этим путем никакого отношения, или решительно противоречат истине, или освещаются неверно с замалчиванием истинной причины неудачи. В целом же всю часть статей Бо-



Каппбалка (высокосортные бревна) на палубе иностранного лесовоза, возвращающегося из Сибири Северным морским путем.

рисова, касающихся Карского пути, нужно квалифицировать, как введение в заблуждение широких кругов читателей «Известий» в вопросе, имеющем крупное государственное значение.

Интересен тот факт, что в прошлом году озлобленная статья Борисова о Северпути, с заключительной фразой «льды помешали», появилась 9 марта, в тек. году статья напечатана 9 апреля.

Нужно сказать, что иностранный страховой рынок (страхование грузов Карской в море и участвующих в ней морских судов производится в заграничных страховых обществах и за него мы платим в валюте) чуток к сообщениям советской прессы. В свое время паника вокруг вопроса задержки двух пароходов на пути из Сибири в Карском море в 26 г., возникшая в среде недостаточно осведомленных лиц и вынесенная любителями сенсаций на страницы центральных газет, вызвала в следующем 27 г. крупное повышение страховых ставок «каско». Это стоило Сибири десятков тысяч рублей.

Снижение страховых и фрахтов достигается гораздо трудней, чем повышение, поэтому мы в праве спросить художника А. Борисова: весенний поход на Северпуть в разгар фрахтовой и страховой кампании по Карской вводится в систему или это случайность? Что это — только недомыслие или игра в руку кому-то, заинтересованному во вздорожании фрахтов и страховых карских операций!

«Комиссия содействия сооружению Великого северного пути» весьма тщательно собирала и публиковала всевозможные положительные отзывы о проекте. Не менее многочисленные протесты до сих пор, конечно, нигде не печатались. Среди ряда откликов, полученных автором в 1929 г., приведем следующую краткую записку ученого секретаря комиссии Академии Наук СССР по изучению Якутской АССР: «Поведение художника Борисова мне представляется чрезвычайно странным и я всецело присоединяюсь к вам в этом вопросе».

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

НАРКОМВНЕШТОРГ О ПОДГОТОВКЕ КАРСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ

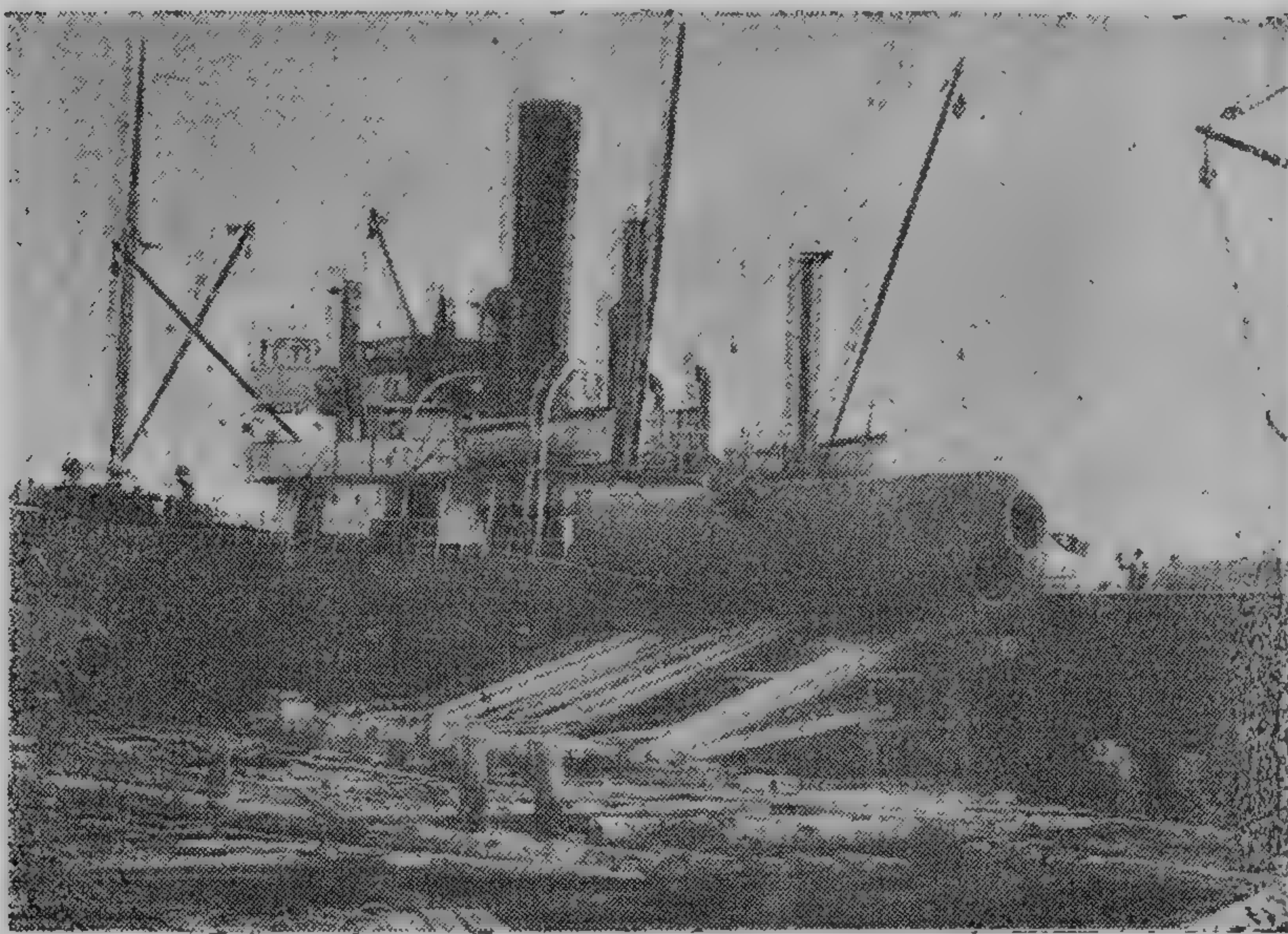
Подготовка Карской экспедиции 1931 г. требует особого внимания и тщательной проработки для того, чтобы переломить консерватизм хозяйственных организаций, зачастую отправляющих по западной границе те грузы, которые могут и должны быть отправлены Карским путем, без ущерба для оперативной работы этих организаций[1].

При большом количестве в районах Сибири, Урала и Казакстана и расширяющихся перспективах этого строительства на 1931 г. не должно повториться то положение, которое имело место в 1930 г., когда суда Карской экспедиции были загружены импортными товарами лишь на 15 проц. их грузопод'емности.

Карский путь, работающий регулярно уже 10 лет, вполне оправдал себя, как нормальный, планово-организованный и технически удобный путь для грузов, предназначаемых для Западной Сибири, Урала и Казакстана.. Представляя для этих грузов значительную пошлинную льготу и вполне приемлемые фрахтовые ставки, Карский путь гарантирует достаточно чисто хозяйственных выгод для импортеров и доставляет их грузы в Союз (считая с момента погрузки импорта на карские суда в западно-европейских портах до прибытия в сиббазы в Омске и Красноярске) в течение 60-70 дней.

Стоящая перед всеми союзными организациями задача снижения накладных расходов по экспорту диктует настоятельную необходимость изыскания возможно больше карских импортных грузов, так как каждый лишний десяток тонн импорта соответственно понижает стоимость расходов, оплачиваемых экспортом, давая вместе с тем возмож-

[1] Аналогичное распоряжение дано ВСНХ СССР.



Взамен своих тяжеловесных грузов, идущих Северным морским путем за границу, индустриализирующаяся Сибирь получает заводское оборудование. На снимке: выгрузка импорта с иностранного парохода в Игарском порту.

ность предоставления и более дешевых фрахтовых ставок по импорту.

Учитывая все вышеуказанные моменты, настоящим предлагается:

1) Всем импортным об'единениям немедленно приступить к составлению плана отправки грузов через Карскую экспедицию, имея в виду необходимость выделения для Карской всех грузов (кроме особо срочных), которые должны попасть в районы Сибири, Урала, Казакстана и Средней Азии (для переброски через Турксиб) во второй половине 3-го и в 4-м кварт. 1931 г. План этот должен быть представлен в Наркомвнешторг не позднее 15 февраля.

2) Импортным об'единениям и торгпредствам при размещении карских заказов иметь в виду необходимость их доставки в западно-европейские порты для погрузки на карские суда в сроки между 15 июля и 15 августа.

Зам. Наркомвнешторг СССР **Озерский.**
Управделами Наркомвнешторга СССР **Ковров.**

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

РЕЗОЛЮЦИЯ

ОБЩЕСТВА ИЗУЧЕНИЯ СИБИРИ И ЕЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНЫХ СИЛ (ОИС) ПО ДОКЛАДУ В. А. ИТИНА О ПРОЕКТЕ „ВЕЛИКОГО СЕВЕРНОГО ПУТИ" В СВЯЗИ С ВЫХОДОМ НА УРАЛ И СЕВЕРНЫМ МОРСКИМ ПУТЕМ

Соглашаясь с предварительным положением докладчика о необходимости сооружения как Южно-сибирской, уже частично осуществляемой, так и Северо-сибирской ж. д. магистралей, Общество изучения Сибири и ее производительных сил отмечает, что в области проектировки ж.-д. строительства на севере СССР общественное внимание отвлечено от первоочередных задач социалистического строительства проектами так называемого «Великого северного пути», широко пропагандируемыми авторами проектов в печати.

Проект «Великого северного пути», предложенный в 1919 г. иностранными концессионерами, с целью хищнической эксплоатации северных лесов, впоследствии, на основании заявлений самих авторов проекта, был выдвинут с целью железнодорожного «обхода Карского моря для сибирского экспорта». В соответствии с этим велась и ведется безответственная агитация против Северного морского пути, называемого сторонниками проекта не иначе, как «рискованным предприятием», «форточкой», «тропинкой» и т. п. Исходя из буржуазных предпосылок и данных довоенной экономики, некоторые наиболее видные сторонники «Великого северного пути» пугают общественность «конкуренцией», которую, якобы, создает Северный морской путь для европейского севера РСФСР, хотя ни о какой конкуренции не может быть речи в условиях планового социалистического хозяйства. В то же время проект находит поддержку «слева» у некоторых товарищей, исходящих из неправильного понимания лозунга: «Догнать и перегнать капиталистические страны» (см. «Жизнь Сибири» № 9-10, 1930 г.).

Построив огромную железнодорожную сеть, Америка (Канада) почти ничего не построила за северными переделами зоны культуры пшеницы. В последние годы Канадой построена на севере только одна значительная железная дорога, идущая к порту Черчилль Гудзонова моря, находящемуся в худших условиях (Вилькицкий), чем Карское. Таким образом, вопрос практически решен диаметрально противоположно установкам авторов проекта «Великого северного пути»: вместо железнодорожного обхода полярного моря к незамерзающим портам, построена железная дорога к полярному морю, с целью сокращения железнодорожного пробега и использования полярной навигации.

Решительно протестуя против распространения в печати подобных взглядов, дезориентирующих советскую общественность относительно значения и перспектив Северного морского пути, Общество изучения Сибири и ее производительных сил, констатирует.

1. Северный морской путь перестал быть проблемой. Последние достижения и последние открытия в области полярной навигации доказывают, что при наличии вполне доступных мероприятий по оборудованию морского пути и ледовой разведки, к устьям Оби и Енисея можно провести в десятки раз больше морских судов, чем в настоящее время (50-60 пароходов). Истекший год, когда несколько зафрахтованных для Карской экспедиции морских грузовиков пришлось завернуть в Архангельск, вследствие недостатка экспорта на Енисее, показал, что главным препятствием для использования естественного Северного морского пути являются отнюдь не льды Карского моря. Поэтому, развитие речного транспорта, портостроение, создание мощного заводского центра на берегу Игарской протоки Енисея и т. п. мероприятия, выполняемые Северо-сибирским Гос. Акц. О-вом («Комсеверпуть»), являются первоочередной задачей, успешное разрешение которой, вызывая к жизни огромные природные ресурсы, ускоряет социалистическое строительство для всего СССР.

Установление регулярного водного сообщения Северным морским путем, в течение ряда лет дававшим выход на европейские рынки главным образом южно-сибирскому экспорту, в то же время создало вполне реальные возможности планомерного освоения неисчерпаемых богатств севера, как для вывоза за границу, так и для непосредственных нужд растущей промышленности Союза ССР.

2. В настоящее время, к 3-ьему решающему году пяти-

летки — году завершения постройки фундамента социалистической экономики СССР, Комсеверпутем достигнуты следующие основные показатели, доказывающие правильность взятого курса на интенсивное освоение Северного морского пути.

А) По транспорту. — Мощность речного флота карских операций в 2 года возросла до 9530 эф. сил, в том числе 6 мощных теплоходов, представляющих собой одни из наиболее совершенных речных судов мира, и до 30 непаровых судов грузопод'емностью 51700 тонн. Все эти суда приспособлены для плавания в полуморских условиях. Грузооборот Карской увеличился с 30,8 т. тонн в 1928 г. до 195,4 т. тонн в 1930 г. Количество морских торговых судов, посетивших устья сибирских рек, с 8 единиц 1928 г. возросло до 46 в 1930 г., при чем тоннаж морских единиц увеличился. Блестящая организация морской части Карской экспедиции привела к полной безопасности навигации в Карском море. За последние годы в Карском море не было ни одной серьезной аварии с судами Карских экспедиций. Задолженность морских пароходов (тайм-чартер) со 100 и больше дней нахождения в пути в настоящее время снизилась до 60-70 дней и продолжает снижаться. Также снижаются фрахты и страховые, что дает уже теперь достаточно чисто коммерческих выгод для импортеров и экспортеров, в сравнении со всеми другими путями и дает возможность полагать, что в скором времени фрахты и страховые Карских операций приблизятся к обычным условиям морских сообщений. Приобретены три мощных самолета «Дорнье-валь», полностью обслуживающие ледовую разведку в Карском море и научно-исследовательские работы. Достигнут двухкратный экспортный рейс Обь-Иртышского флота и 3-х кратный — Енисейского. Открыта Игарская гавань, где строится глубокий морской порт и город, который в скором времени получит такое же значение для Сибири, как Архангельск для Европейской части РСФСР. Поставлены на очередь и ведутся дополнительные изыскания по постройке Усть-Обского порта, затонов в Тобольске, Енисейске и т. д.

Б) По промышленности. — Построен и работает 3-х рамный лесозавод в Игарском порту, сырье для которого поступает исключительно сплавом, строятся и в текущем году вступают в строй еще два завода на 7 лесопильных рам. Экспортная продукция этих заводов составит 25 тыс. стандартов. В 1931 г. начнут функционировать бондарный, ящичный цеха и цех строительных деталей. Ведут-

ся изыскания для постройки лесозаводов на Тобольском севере. Лесозаготовительные операции неуклонно передвигаются к северу, в бассейн р. р. Сыма, Дубчеса, Елогуя, Подкаменной и Нижней Тунгусок, в совершенно неосвоенные районы. План заготовок 1931 г. — 510 тыс. кубометров. Впервые на сибирских реках применен маточный сплав.

Начата разработка, в крупных размерах, Курейского графита. Выработка 1930 г. 3500 тонн увеличивается в текущем году до 12 тыс. тонн. В Игарском порту строится графитовая обогатительная фабрика экспортной продукции.

Начата разработка, экспорт и снабжение промышленности СССР высокоценными ископаемыми, открытыми по берегам Н. Тунгуски.

Предприняты успешные шаги к разрешению задачи снабжения морского флота карских операций углем Тунгусского каменноугольного бассейна, что в дальнейшем несомненно приведет к снабжению северо-сибирским углем всего европейского севера СССР.

В течение полярной ночи 1930 г. закончен монтаж и пущен в ход рыбо-диче-консервный завод в Усть-Енисейском порту с производительностью при 3-х сменной работе в 4500 тыс. банок консервов из ценных пород рыб, дичи и оленины.

В) По рыбо-зверобойному и пушному промыслам,—приобретающим в настоящее время ударное значение для снабжения страны рыбой, жирами, кожей и ценным экспортом, следует отметить совершенно недостаточное выполнение плана (17 проц.). Однако, усвоение норвежских способов лова белухи и ведущаяся подготовка дают основание считать, что план 1931 г. в 58,1 тыс. центнеров рыбы и зверя будет выполнен и что развитие рыбозверобойных промыслов, в связи с развитием флота, станет одной из крупных отраслей народного хозяйства Северной Азии. В 1931 году зверобойный промысел перекидывается на Лену и Восточно-сибирские моря, являясь первым шагом к дальнейшему освоению и Восточной части Северного морского пути.

Г) По заселению севера.—К началу текущего года рабочее население Игарского порта достигало 2500 человек, Курейского рудника — 300 чел., Усть-Енисейского порта 170 человек. В текущем году общее число рабочих, занятых на северных предприятиях Комсеверопути достигнет 15 тыс. человек, из которых предположено оставить на постоянное жительство до 10 тыс. Начаты работы по подготовке кад-

ров и вовлечению туземного населения в промышленность и промыслы. Фактории и зимовки заложены на острове Шокальского, на берегу залива Нгыдаям, северной части Енисейского залива, устье р. Пясины, в шхерах Минина. В текущем году зимовки распространяются по всему побережью Таймырского полуострова до Хатанги.

Д) По северному земледелию и скотоводству. Для питания растущего населения севера организованы совхозы: фуражно-огородный в Ярцево и молочно-овощный в Игарке, за полярным кругом.

3. К указанным в п. 2 данным надо прибавить ряд аналогичных цифр по предприятиям и промыслам Госторга, Союззолота, Союзрыбы, Союзпушнины и т. д., рост которых также, в значительной мере, обусловлен общим оживлением севера на основе Северного морского пути.

Исходя из сказанного, Общество изучения Сибири и ее производительных сил, в полном соответствии с лозунгом правительства: «Груз на воду», находит, что установление первоочередности строительства в области освоения севера должно итти, прежде всего, по линии развития, мелиорации, освоения водных путей, использованных пока лишь в самой незначительной степени.

Северный морской путь, значение которого далеко выходит за пределы северных областей, поскольку экспорт Северным морским путем идет из южной Сибири, Казакстана, а импорт захватывает и Среднюю Азию, должен быть отнесен к числу первоочередных строительств первой пятилетки. Ежегодно давая стране миллионы валюты, Северный морской путь мог бы дать значительно больше и в то же время стать надежным путем для установления дешевого внутреннего сообщения между Северной Азией и Севером европейской части РСФСР (уголь, хлеб, апатиты), в случае осуществления на нем некоторого капитального строительства.

Сюда относится, в первую очередь, всемерное развитие речного флота, строительство верфей, затонов, расчистка и шлюзование рек, соединение водных систем Сибири с европейскими водными системами, усиление морского флота, при чем суда новой советской постройки, встречающие льды во всех морях Союза, должны быть приспособлены для ледовых условий, что позволит решить вопрос продления навигации в Карском море. Необходимо быстрое сооружение и полная механизация глубоких морских портов в Игарской протоке Енисея, и в Обской губе. Сооружение Усть-Обско-

го порта, являющееся наиболе сложным и дорогим, в виду неблагоприятных, по сравнению с Енисеем, естественных условий должно быть признано совершенно необходимым, и затраты порядка 20-25 млн., как исчисляется в имеющихся проектах, не могут считаться чрезмерными для обслуживания огромного Обь-Иртышского бассейна.

Одновременно необходимо уже в настоящее время гораздо более широкое строительство в районах исключительного тяготения к Северному морскому пути, льноводческих, молочно-овощных хозяйств, разработка открытых полезных ископаемых и, главное, интенсивная научно-исследовательская работа по лесу и всем соответствующим отраслям промышленности, по недрам, изучению и оборудованию водных путей, гидрографических работ в Карском, а затем и всех других сибирских полярных морях и т. д. Научным, общественным, советским, партийным организациям и учреждениям необходимо немедленно развернуть подготовку и привлечение северных кадров, в том числе из коренного северного населения, так как Комсеверпуть, представленный в этом отношении своим силам, не сможет удовлетворить потребности растущей северной промышленности и промыслов.

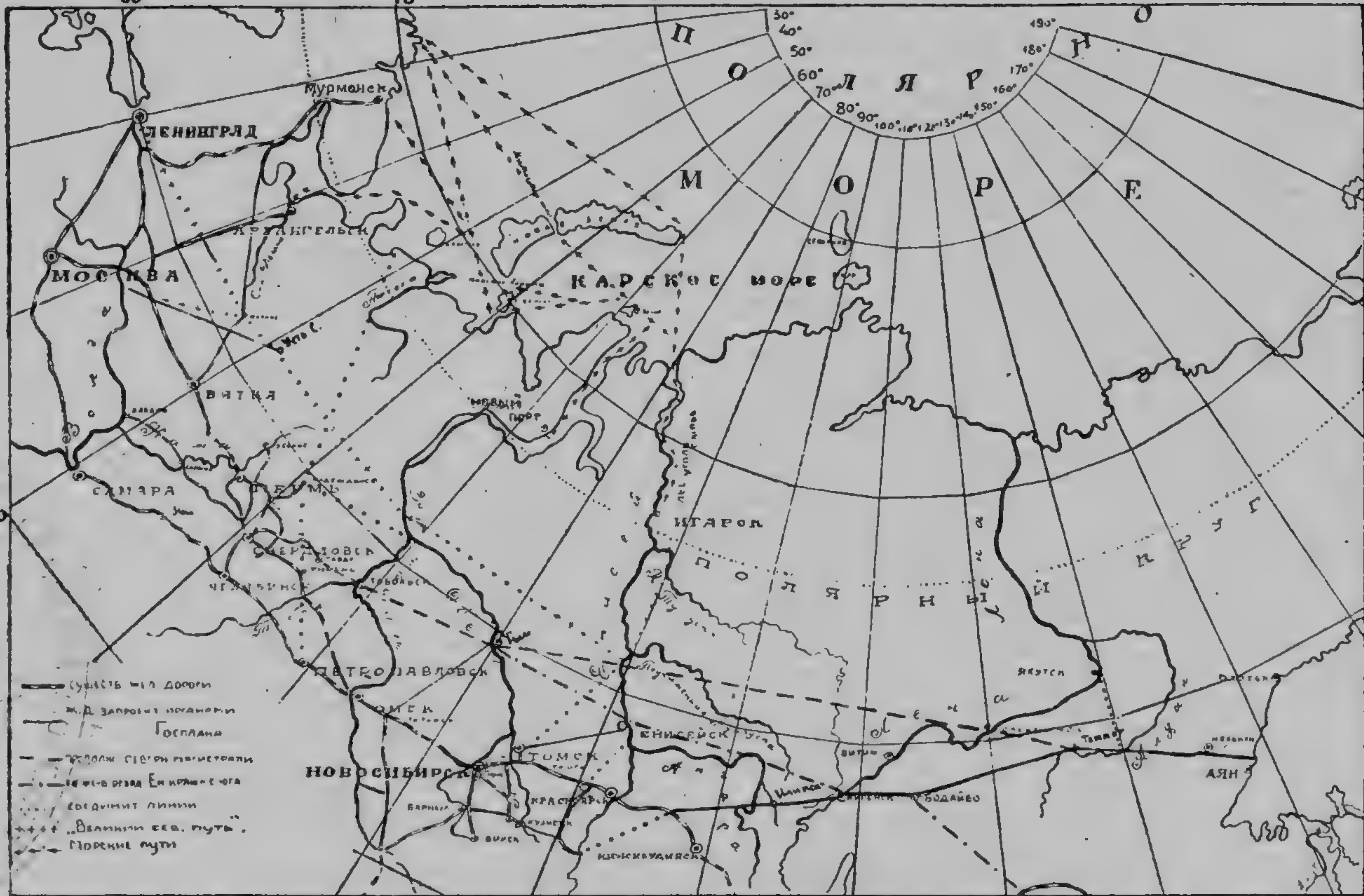
К этим кадрам должно быть проявлено самое внимательное отношение при заселении севера. В новых, строящихся на севере городах, каким является в настоящее время Игарский порт, ежегодно посещаемый иностранными моряками, должно быть развернуто крупное государственное жилищное строительство социалистического типа, так как централизованное снабжение и полное отсутствие частного рынка создают благоприятные условия для соцгорода.

В области железнодорожного строительства севернее существующего сибирского ж. д. пути, построенного без всякого учета фарватеров рек, ОИС считает первоочередными те короткие, внесенные в пятилетку, линии, которые соединяют большие фарватеры сибирских рек с существующей ж.-д. сетью и с морем: Тавда — Тобольск, имеющую большое значение в вопросе разрешения водной переброски Кузбасского угля и Карского импорта на Урал, Томск (или Ачинск) — Енисей, недопустимая волокита с которой приводит к тому, что Енисейский флот каждую осень терпит бедствия на трудных каменистых подступах к Красноярску, Ключи (или Тайшет) — Лена, Мая — Эйкан. Далее необходимо будет соединение двух последних участков, т.-е. завершение постройки всей Ленской ж. д., запроектирован-

ной Восточно-Сибирским Крайпланом. Северосибирская магистраль должна проектироваться в соответствии с направлением Ленской ж. д. Примыкая на Лене к восточной части Ленской ж. д., северная магистраль, идя от золотоносного докембрия через южную часть Тунгусского каменноугольного бассейна, пересечет Енисей близ устья Подкаменной Тунгуски, где Енисей, суженный Енисейским кряжем высокими каменными «щеками» до 500 м., дает исключительные возможности использования гигантской гидроэнергии, оправдываемые наличием близлежащих месторождений бокситов и др. руд. Выход Северосибирской магистрали на запад намечается либо на соединение с существующей северной магистралью (вдоль дренированных берегов Тыма, Васьюгана, Демьянки), через Тобольск, становящийся с построением дороги Тавда—Тобольск и незначительным спрямлением пути к западу от Туринска крайней восточной станцией широтной ж. д. линии от Ленинграда до Иртыша, имеющей свой особый перевал через Урал, либо на соединение с возможной ж.-д. линией Надеждинск — Самарово. с продолжением на центр к Вятке.

Намечая указанное ориентировочное направление трассы Северной магистрали, Общество изучения Сибири и ее производительных сил полагает, что окончательное направление трассы, возможно отличающееся от изложенного, будет найдено лишь в результате экономических, геологических, метеорологических, топографических, а также ряда других исследовательских работ, и вместе с тем подчеркивает, что Северная магистраль ни в какой мере не явится «обходом Карского моря», так как все транспортные проблемы СССР будут решаться по принципу планового взаимодействия, а не «конкуренции»; напротив Северная магистраль, приближающая основные экспортные базы к Карскому морю, даст новый мощный толчек развитию Северного морского пути.

Правление ОИС.



Направление проектируемых ж.-д. линий дано схематически. Автор исходил из существующего проекта Ленской ж.д., который должен быть согласован с северной магистралью и выходом через северное побережье Байкала на Амурскую ж. д., принимая во внимание общую основную задачу построения трех широтных сибирских магистралей с максимальным использованием для них существующих рельсовых путей.

СОДЕРЖАНИЕ